

# L'Observatoire des transports et de la mobilité

## Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 3e trimestre 2017



## Sommaire

<b>SYNTHESE.....</b>	<b>3</b>
<b>1. BILAN DE L'OFFRE AU 3<sup>E</sup> TRIMESTRE 2017.....</b>	<b>5</b>
1.1. De nouveaux opérateurs entrent sur le marché des SLO avec une offre locale et ciblée .....	5
1.2. Le réseau s'étoffe, avec 40 villes supplémentaires desservies au 3 <sup>e</sup> trimestre .....	5
1.3. Un développement conséquent de l'offre de liaisons au 3 <sup>e</sup> trimestre .....	6
1.4. Les liaisons en concurrence représentent 28 % de l'offre et 87 % de la fréquentation .....	8
1.5. Focus sur les dessertes d'aéroports : 106 villes françaises sont reliées à l'un des 14 aéroports desservis par un SLO.....	9
1.6. Une forte hausse du nombre de départ quotidiens, principalement liée au développement de nouvelles lignes vers des destinations maritimes.....	10
1.7. Une offre constituée de 87 % de liaisons transversales au 3 <sup>e</sup> trimestre .....	11
<b>2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 3<sup>E</sup> TRIMESTRE 2017.....</b>	<b>12</b>
2.1. Près de 2,2 millions de passagers ont emprunté les SLO ce trimestre.....	12
2.2. Les liaisons transversales captent désormais plus de 50 % de la demande .....	13
2.3. Une fréquentation en baisse pour les liaisons radiales du Top 10 .....	14
2.4. Un taux d'occupation qui atteint un nouveau record.....	15
2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres .....	15
2.6. Le chiffre d'affaires du secteur augmente de plus de 30 % et atteint un nouveau plafond.....	17
2.7. Près de 120 ETP supplémentaires au 3 <sup>e</sup> trimestre .....	18
<b>3. ANNEXES .....</b>	<b>19</b>
<b>4. A PROPOS DE CETTE NOTE DE CONJONCTURE .....</b>	<b>25</b>
<b>5. METHODOLOGIE .....</b>	<b>25</b>

## SYNTHESE

Le troisième trimestre 2017 est marqué par une évolution de la structure du marché des services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar. Pour la première fois, la fréquentation est plus importante sur les trajets transversaux (51 %) que sur les trajets radiaux (49 %). Dans la poursuite des observations précédentes, la fréquentation sur les liaisons transversales a continué de croître plus fortement que sur les liaisons radiales. Plusieurs facteurs interviennent pour expliquer cette situation, d'une part la poursuite du développement de l'offre de liaisons transversales et notamment le déploiement des liaisons vers les aéroports, et d'autre part l'intensité de la concurrence intermodale sur les liaisons radiales.

En effet, avec 2,16 millions de passagers transportés ce trimestre, la fréquentation totale affiche une croissance de 29 % par rapport au trimestre précédent, et de 8 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. Ceci peut s'expliquer par le fait que la fréquentation sur les liaisons radiales, bien qu'en hausse de 20 % par rapport au trimestre précédent, est en recul de 10 % par rapport au troisième trimestre 2016, ce recul atteignant en outre 15 % sur le périmètre des liaisons pour lesquelles il existe une alternative en TGV direct.

Avec 270 villes françaises desservies (dont 244 par les 3 opérateurs disposant d'un réseau national), le nombre de destinations offertes s'est largement étoffé ce trimestre (40 villes de plus qu'au trimestre précédent). Cette évolution provient principalement du développement de l'offre des opérateurs Ouibus et Flixbus (respectivement +39 et +20 villes), qui couvrent désormais chacun environ 70 % des destinations commercialisées sur le marché. Par comparaison avec l'été 2016, nous observons la stratégie renouvelée de l'opérateur Ouibus visant à accroître significativement son offre saisonnière vers le littoral (50 % des nouvelles destinations), pour une période limitée. Un quart des nouvelles destinations proposées cet été avaient en effet déjà été commercialisées pendant l'été dernier avant d'être retirées en hiver. L'opérateur Flixbus poursuit sa stratégie de développement régulier et de maillage du territoire, avec des adaptations saisonnières de moins grande ampleur. L'opérateur Eurolines/Isilines se maintient pour sa part à un volume de destinations stable depuis le trimestre précédent.

Le nombre d'opérateurs actifs sur le marché continue d'augmenter. On dénombre désormais 10 opérateurs, 3 nouveaux entrants venant rejoindre les 7 opérateurs déjà présents au trimestre précédent (les opérateurs d'envergure nationale Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus ainsi que les 4 opérateurs commercialisant une offre locale et ciblée : Migratour, Frethelle, Keolis Sud Lorraine et Jacqueson). Ces 3 nouveaux opérateurs proposent également une offre régionale spécifique : une navette entre Pont-à-Mousson et la gare de Lorraine TGV pour DMA Autocars, une navette entre Grenoble et l'aéroport de Grenoble-Isère pour Actibus et une liaison entre l'aéroport de La Réunion Roland-Garros et la commune de Saint-Pierre pour Escapad'Kreol. Il est notable de constater que ces liaisons étaient généralement opérées précédemment dans le cadre de contrats de service public.

Grâce au développement du nombre de destinations, le nombre total de liaisons commercialisées par les opérateurs SLO s'établit à 1 603 liaisons distinctes et directes (dont 87 % opérées par les 3 principaux opérateurs), soit 303 de plus qu'au trimestre précédent (+23 %). Parmi les principaux opérateurs, c'est toujours Flixbus qui propose le réseau le plus diversifié avec 902 liaisons commercialisées (65 % de l'offre totale). Avec 587 liaisons, Ouibus couvre 42 % de l'offre de liaisons commercialisées. Eurolines/Isilines couvre quant à lui 31 % de l'offre avec 430 liaisons commercialisées. Ces taux de couverture reflètent des stratégies de dessertes différentes : des lignes relativement courtes et avec moins d'arrêts pour Ouibus (en moyenne 283 km et 3,7 villes desservies<sup>1</sup>), qui se différencie de Flixbus et Eurolines/Isilines, qui proposent des lignes plus longues et avec plus d'arrêts (respectivement 464 km et 6,1 villes desservies par ligne pour Flixbus, et 598 km et 5,5 villes desservies par ligne pour Eurolines/Isilines).

Le développement de la diversité de l'offre s'est accompagné d'un renforcement des départs quotidiens proposés par les 3 principaux opérateurs (791 en moyenne sur le trimestre contre 681 au trimestre précédent, soit +16 %). Ouibus opère toujours la plus grande part de ces départs (52 %), devant Flixbus (36 %) et Eurolines/Isilines (13 %). Les autres opérateurs représentent 28 départs quotidiens.

<sup>1</sup> En comptant également l'origine et le terminus de la ligne.

Parmi les villes les plus desservies, Paris est toujours largement en tête avec 410 mouvements quotidiens d'autocars en moyenne (+49 par rapport au trimestre précédent, mais -42 par rapport au même trimestre de l'année précédente), devant Lyon et l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. En revanche et malgré la croissance du nombre de départ quotidiens, environ un tiers des villes (87) sont desservies 2 fois par jour ou moins.

L'offre des opérateurs, mesurée en sièges-kilomètres, progresse à un rythme moindre que la fréquentation, mesurée en passagers-kilomètres (respectivement +19 % et +30 %), ce qui permet une croissance significative du taux d'occupation moyen des autocars, qui s'établit à un niveau record : 56,2%<sup>2</sup>.

La recette moyenne des opérateurs par trajet est en hausse (15,9 euros hors taxes par trajet contre 15,5 euros le trimestre précédent), pour une distance moyenne quasi inchangée (325 km en moyenne contre 322 km). En conséquence, la recette kilométrique moyenne par passager (4,9 c€ HT) est en légère hausse par rapport au trimestre précédent (+2 %), mais elle situe à un niveau significativement plus élevé qu'à l'été 2016 (+22 %). Le chiffre d'affaires des opérateurs sur le troisième trimestre 2017 s'élève ainsi à plus de 34 millions d'euros hors taxes, soit +24 % par rapport au résultat obtenu au troisième trimestre 2016.

Enfin, au 30 septembre 2017, les opérateurs déclaraient employer environ 2 282 ETP (emplois directs et emplois de conducteurs sous-traitants), dont 86 % de conducteurs. C'est 116 emplois de plus qu'au trimestre précédent (+5,3 %).

---

<sup>2</sup> Changement de méthodologie de calcul à compter du 1<sup>er</sup> 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).

## 1. BILAN DE L'OFFRE AU 3<sup>E</sup> TRIMESTRE 2017

### 1.1. De nouveaux opérateurs entrent sur le marché des SLO avec une offre locale et ciblée

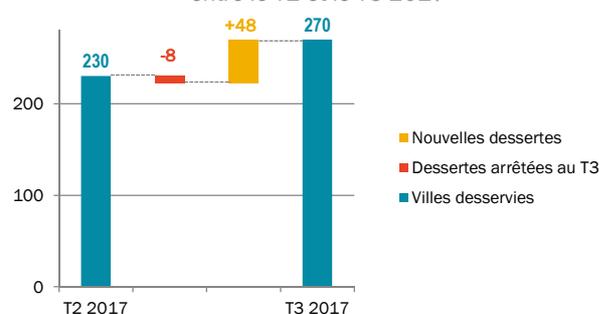
Au troisième trimestre 2017, en plus des trois principaux opérateurs (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus), 7 autres opérateurs sont présents<sup>3</sup> sur le marché des services librement organisés. Parmi eux, 4 commercialisaient déjà une ou plusieurs liaisons au trimestre précédent : Fréthelle, reliant l'aéroport et la gare de Beauvais à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, Jacqueson, qui relie Reims et Rethel à Paris et Marne-la-Vallée, Keolis Sud Lorraine, qui propose une navette entre la gare de Lorraine TGV et Nancy, et Migratour, dont l'offre, purement saisonnière, relie 19 communes sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Les 3 nouveaux opérateurs entrés sur le marché ce trimestre se sont positionnés sur des liaisons qu'ils opéraient déjà pour la plupart dans le cadre de contrats de service public. Ces liaisons sont au départ/à destination de gares TGV ou d'aéroports, répondant ainsi à un besoin très spécifique : Actibus propose une liaison entre Grenoble et l'aéroport de Grenoble-Isère, DMA Autocars entre Pont-à-Mousson et la gare de Lorraine TGV, et Escapad'Kreol une liaison entre l'aéroport La Réunion Roland-Garros et Saint-Pierre.

### 1.2. Le réseau s'étoffe, avec 40 villes supplémentaires desservies au 3<sup>e</sup> trimestre

Au troisième trimestre 2017, 270 villes françaises sont reliées par les opérateurs de services librement organisés dans 84 départements, soit un solde de 40 villes supplémentaires par rapport au deuxième trimestre 2017 (Graphique 1). Les 3 principaux opérateurs desservent 90 % de ces villes (voir carte en Annexe 3). Flixbus et Ouibus continuent l'expansion de leur offre de dessertes ce trimestre. Avec 39 villes supplémentaires desservies, Ouibus rattrape Flixbus (+20 villes) en nombre de destinations desservies (Graphique 2). Ces deux opérateurs couvrent désormais chacun environ 70 % des destinations commercialisées sur le marché. L'offre de villes desservies par Eurolines/Isilines étant resté stable ce trimestre, son taux de couverture (34 %) est donc en baisse.

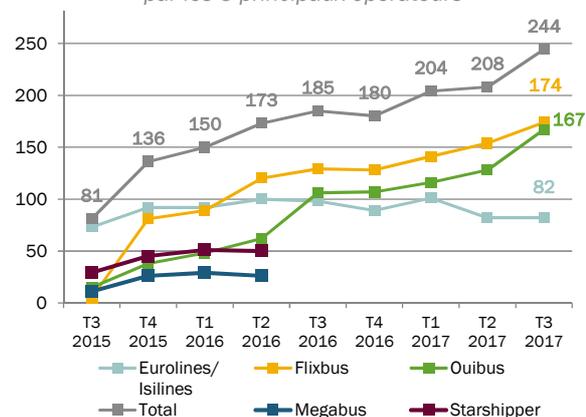
La saisonnalité de la demande est déterminante dans l'ouverture de nouvelles dessertes. En effet, parmi les 48 nouvelles dessertes, 10 avaient déjà été desservies pendant l'été 2016 et 44 % sont situées dans des départements côtiers.

Graphique 1 Evolution du nombre total de villes desservies entre le T2 et le T3 2017



Note de lecture : 270 villes sont desservies par l'ensemble des SLO au 3<sup>e</sup> trimestre 2017. Par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre, 48 dessertes sont nouvelles et 8 villes ne sont plus desservies.

Graphique 2 Evolution du nombre de villes desservies par les 3 principaux opérateurs



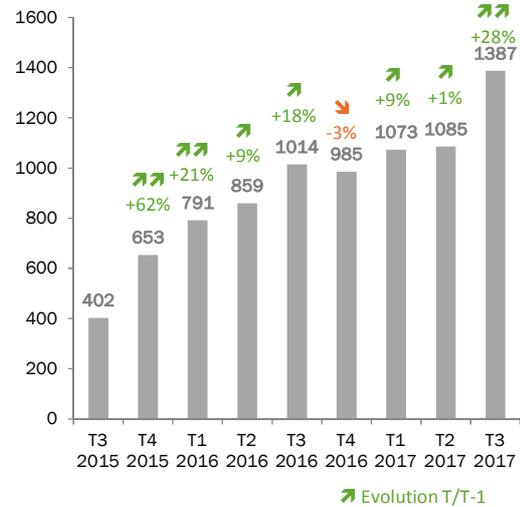
Ainsi que :  
 Actibus : 2 villes  
 DMA : 2 villes  
 Escapad'Kreol : 2 villes  
 Fréthelle : 3 villes  
 Jacqueson : 4 villes  
 Keolis Sud Lorraine : 2 villes  
 Migratour : 19 villes

Note de lecture : les 3 principaux opérateurs SLO desservent 244 villes (sur 270 au total, tous opérateurs confondus).

<sup>3</sup> Voir l'Annexe 1 et Annexe 2 pour la cartographie et les caractéristiques de l'offre et de la demande des opérateurs « régionaux ».



Graphique 4 Evolution du nombre total de liaisons commercialisées par les 3 opérateurs



Ainsi que :

- Actibus: 1 liaison
- DMA: 1 liaison
- Escapad'Kreol: 1 liaison
- Frethelle : 1 liaison
- Jacqueson : 2 liaisons
- Keolis Sud Lorraine : 1 liaison
- Migratour : 210 liaisons

Tous les opérateurs ont développé leur offre de liaisons ce trimestre mais dans des proportions différentes (Graphique 5): Ouibus commercialise 205 liaisons de plus qu'au trimestre précédent (+53 %), tandis que les offres de liaisons de Flixbus et Eurolines/Isilines ont crû dans des proportions similaires (respectivement +18 % et +20 %).

Flixbus commercialise 902 liaisons au troisième trimestre, soit 65 % de l'offre totale de liaisons. Ouibus commercialise 587 liaisons et Eurolines/Isilines 430 liaisons. Le taux de couverture d'Eurolines/Isilines et de Flixbus est en baisse alors que celui de Ouibus est en hausse (Graphique 6).

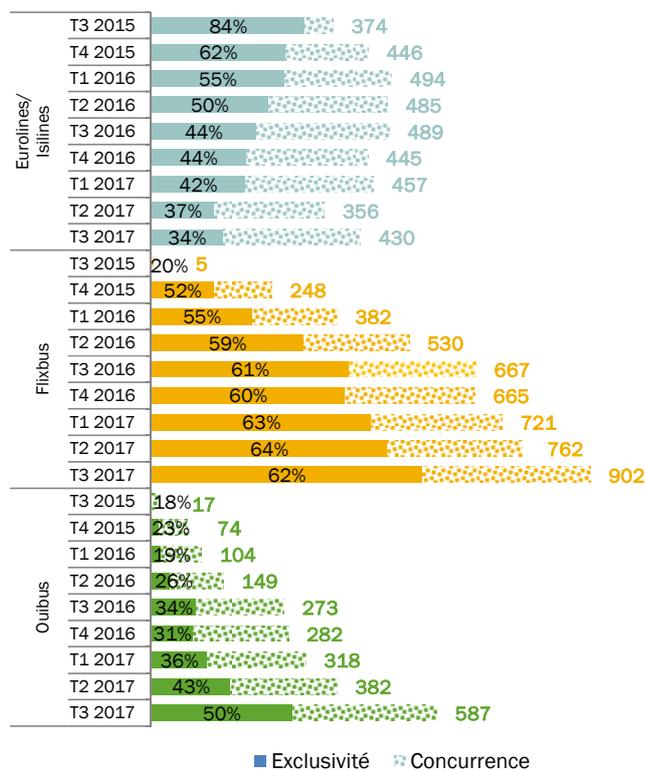
La structure et l'étendue de l'offre de liaisons de Flixbus lui permettent d'être toujours l'opérateur proposant le plus de liaisons en exclusivité (62% de son offre). A l'inverse, Eurolines/Isilines propose l'offre de liaisons est la plus concurrencée (à hauteur de 66 %), suivi de Ouibus (50 %) dont le taux a notablement baissé grâce aux nouvelles liaisons commercialisées. En effet, la quasi-totalité (97 %) des 342 nouvelles liaisons commercialisées au cours de ce trimestre sont desservies en exclusivité.

La longueur moyenne et le nombre de villes desservies par ligne témoignent des stratégies différentes mises en œuvre par les opérateurs (Tableau 1): Ouibus offre des lignes relativement courtes (283 km) et avec peu de villes desservies: 3,7 villes en moyenne<sup>4</sup>. A l'inverse, Flixbus et Eurolines/Isilines commercialisent des lignes plus longues (respectivement 464 km et 598 km) desservant un plus grand nombre de villes (respectivement 5,5 et 6,1 dessertes), soit 3,5 et 4,1 <sup>5</sup>arrêts intermédiaires avant de rejoindre le terminus.

<sup>4</sup> En comptant l'origine et le terminus de la ligne, ce qui signifie 1,7 arrêt intermédiaire desservi.

<sup>5</sup> Ou de franchir la frontière dans le cas de lignes internationales.

Graphique 5 Nombre de liaisons commercialisées (dont en concurrence / en exclusivité) par les 3 principaux opérateurs

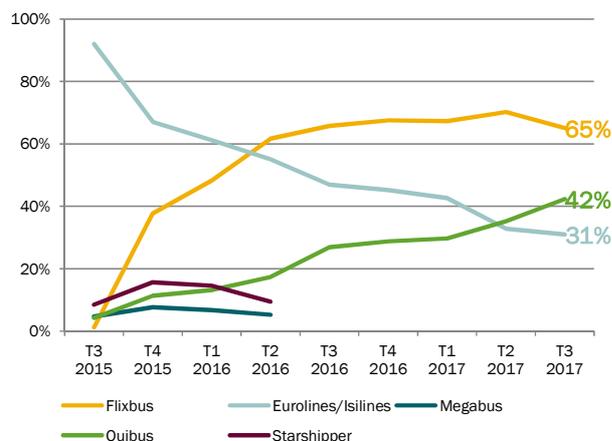


■ Exclusivité □ Concurrence

X%: % de liaisons en exclusivité

Note de lecture : Ouibus commercialise 587 liaisons, dont 50 % sont en concurrence avec les deux autres opérateurs disposant d'un réseau national.

Graphique 6 Taux de couverture par opérateur du réseau de liaisons commercialisées par les principaux opérateurs



Note de lecture : Flixbus opèrent 65 % du total des liaisons commercialisées par les principaux opérateurs.

Tableau 1 - Caractéristiques des lignes offertes par opérateurs

Opérateurs	Nombre de villes françaises desservies par ligne	Longueur moyenne des lignes
Eurolines/Isilines	6,1	598 km
Flixbus	5,5	464 km
Ouibus	3,7	283 km

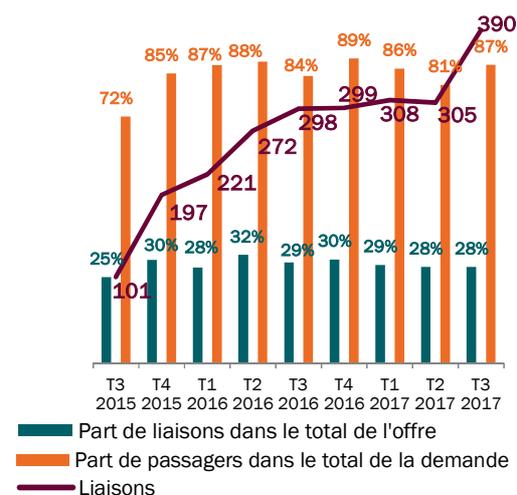
Note de lecture : Eurolines/Isilines commercialise des lignes d'une longueur moyenne de 598 km et qui desservent en moyenne 6,1 villes (y compris villes de départ et d'arrivée).

#### 1.4. Les liaisons en concurrence représentent 28 % de l'offre et 87 % de la fréquentation

En lien avec le développement de l'offre des opérateurs, le nombre de liaisons en concurrence s'accroît (Graphique 7 et Annexe 6) : 248 liaisons sont commercialisées par deux opérateurs et 142 par trois opérateurs, soit 390 liaisons pour lesquelles un passager a le choix entre deux opérateurs au moins (28 % de l'offre de liaisons). La part des passagers ayant voyagé sur ces liaisons remonte (de 81 % au deuxième trimestre à 87 % au troisième trimestre) et rejoint donc le niveau moyen observé à l'exception du trimestre précédent. Cette évolution est en partie liée à la fin d'exclusivité de Ouibus sur la liaison entre l'aéroport de Lyon et Grenoble, deuxième liaison la plus fréquentée. Au troisième trimestre Flixbus s'est également positionné sur cette liaison.

Au troisième trimestre, 80 liaisons desservies jusque-là en exclusivité ont été commercialisées par un autre opérateur au moins. Le détail de ces liaisons est illustré par la carte de l'Annexe 7.

Graphique 7 Evolution du nombre de liaisons en concurrence et de leur poids dans l'offre et la demande



Note de lecture : au T3 2017, 390 liaisons sont commercialisées par plusieurs opérateurs. Ces liaisons en concurrence représentent 28 % de l'offre et couvrent 87 % de la demande.

Tableau 2 Nombre de liaisons en concurrence par opérateur et nombre moyen de départs quotidiens au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

Opérateurs	Nombre de liaisons en concurrence dans l'offre de l'opérateur (taux de couverture)	Nombre moyen de départs quotidiens par liaison
Flixbus	344 (88 %)	3,4
Eurolines/Isilines	282 (72 %)	2,9
Ouibus	296 (76 %)	3,9

Note de lecture : Eurolines/Isilines commercialise 282 liaisons en concurrence. Cela représente 72 % du total des liaisons en concurrence. Sur ces liaisons, Eurolines/Isilines offre en moyenne 2,9 départs quotidiens.

### 1.5. Focus sur les dessertes d'aéroports : 106 villes françaises sont reliées à l'un des 14 aéroports desservis par un SLO

L'offre commercialisée par les services librement organisés permet de relier 14 aéroports à 106 villes françaises en liaisons directes (soit 39 % du total de villes desservies, voir carte en Annexe 8). 7 aéroports sont nouvellement desservis au troisième trimestre : les aéroports de Grenoble-Isère et de La Réunion-Rolland Garros, desservis par les opérateurs nouvellement entrés sur le marché des SLO ce trimestre, ainsi que les aéroports de Marseille-Marignane, de Perpignan-Rivesaltes, de Carcassonne-Salvaza et de Bordeaux Mérignac.

Les aéroports Lyon Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse-Fribourg, Paris-Beauvais et Nice-Côte d'Azur se distinguent par une fréquence de dessertes supérieures aux autres aéroports (plus de 5 trajets quotidiens en moyenne sur chacune des liaisons desservant ces aéroports). Ce sont les aéroports Lyon Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur et Paris Charles-de-Gaulle qui ont la fréquentation la plus importante (Tableau 3).

Les liaisons « aéroport », en plein essor (+7 aéroports desservis, + 40 villes reliées, +100 liaisons proposées au troisième trimestre par rapport au deuxième trimestre 2017), connaissent une augmentation trimestrielle de fréquentation de plus de 60 %, et représentent ce trimestre 13 % de la fréquentation totale (contre 10 % de la fréquentation au trimestre précédent).

Tableau 3 Aéroports desservis au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de villes desservies		Fréquence moyenne des liaisons desservant l'aéroport	Fréquentation (passagers)
		< 100 km	> 100 km		
Lyon Saint-Exupéry	2	14	26	8	>100 000
Nice-Côte d'Azur	3	1	25	5	[50 ; 70 000]
Paris Charles-de-Gaulle	4	4	47	3	[50 ; 70 000]
Paris Orly	2	1	38	2	[10 ; 20 000]
Paris-Beauvais	2	2	0	6	[2,5 ; 5 000]
Bâle-Mulhouse-Fribourg	2	2	1	8	[2,5 ; 5 000]
Grenoble-Isère	1	1	0	1	<2 500
Marseille-Provence	1	1	9	1	<2 500
Toulouse-Blagnac	1	0	2	1	<2 500
Nantes Atlantique	1	1	3	2	<2 500
La Réunion-Roland-Garros	1	1	0	2	<2 500
Perpignan-Rivesaltes	1	2	2	1	<2 500
Carcassonne-Salvaza	1	2	7	2	<2 500
Bordeaux Mérignac	1	0	1	1	<2 500

### 1.6. Une forte hausse du nombre de départ quotidiens, principalement liée au développement de nouvelles lignes vers des destinations maritimes

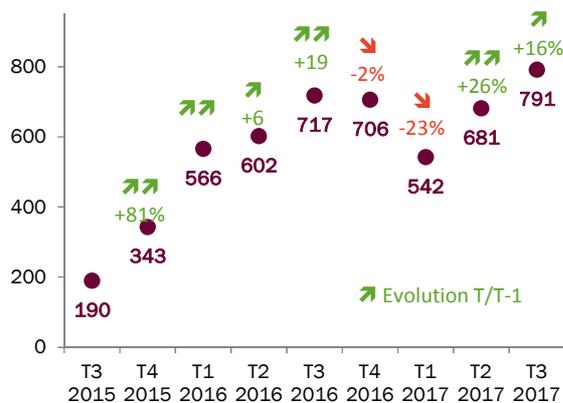
Le nombre de départs quotidiens<sup>6</sup> s'élève à 791 et a augmenté de 16 % au troisième (Graphique 8). Cette hausse des fréquences s'explique principalement par la création de nouvelles lignes, vers des destinations essentiellement maritimes : 126 nouvelles lignes ont été commercialisées au troisième trimestre et ces dernières offrent au total un surplus de 147 départs quotidiens (voir carte en Annexe 9).

Tout comme au dernier trimestre, le nombre de départs quotidiens proposés par Eurolines/Isilines est resté stable au troisième trimestre (102 départs par jour en moyenne sur la période). Ouibus, qui a connu une augmentation significative du nombre de départ quotidien par jour (+52 %) entre le premier et le deuxième trimestre 2017, a eu une augmentation plus modérée entre le deuxième et le troisième trimestre (+9 %), à l'inverse de Flixbus (+9 % entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> trimestre 2017 et +36 % entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> trimestre 2017). Ouibus reste l'opérateur qui offre le plus de départs quotidiens (Graphique 8) mais, pour la première fois depuis un an, sa part est en recul.

Paris est toujours largement en tête des villes les plus desservies, avec 410 mouvements quotidiens d'autocars en moyenne (+49 par rapport au trimestre précédent, mais -42 par rapport au même trimestre de l'année précédente), devant Lyon et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry. En revanche et malgré la croissance du nombre de départ quotidiens, environ un tiers des villes (87 destinations) sont desservies 2 fois par jour ou moins (voir Annexe 10).

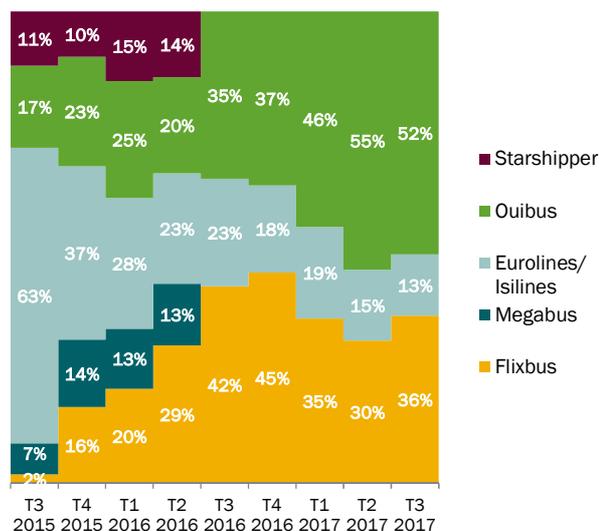
<sup>6</sup> Nombres de départs quotidiens dans les deux sens de circulation.

Graphique 8 Evolution du nombre total de départs quotidiens



Note de lecture : le nombre de départs quotidiens est en hausse de 16 % par rapport au deuxième trimestre 2017 ; il s'élève à 791 départs.

Graphique 9 Répartition des départs quotidiens par opérateurs



Note de lecture : 52 % des départs quotidiens sont réalisés par Ouibus, 38 % par Flixbus et 13 % par Eurolines.

Plus de 28 millions de kilomètres ont été parcourus au troisième trimestre par les autocars, soit 19 % de plus qu'au deuxième trimestre 2017, mais 10 % de moins qu'au troisième trimestre 2016. Cela s'explique par une baisse de la longueur moyenne des lignes combinée à une baisse de leur fréquence (voir Annexe 11).

### 1.7. Une offre constituée de 87 % de liaisons transversales au 3<sup>e</sup> trimestre

Sur les 1 387 liaisons commercialisées au troisième trimestre 2017, sont dénombrées 185 liaisons radiales (13 %) et 1 202 liaisons transversales (87 %).

Tableau 4 Evolution du nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison entre le T2 et le T3 2017

En moyenne, 3,7 trajets quotidiens sont proposés par liaison au 3<sup>e</sup> trimestre 2017 (Tableau 4), une fréquence quotidienne en hausse de 6 % ce trimestre.

Les liaisons radiales sont toujours les plus cadencées avec une moyenne de 6,2 départs quotidiens par liaison contre 3,4 pour les liaisons transversales.

En nombre moyen de trajets quotidiens	T2	T3	T/T-1
Liaisons radiales	5,8	6,2	+6 %
Liaisons transversales	3,1	3,4	+9 %
dont infrarégionales	4,2	4,6	+8 %
dont inter-régionales	2,7	2,8	+3 %
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>+6 %</b>

Note de lecture : sur les liaisons radiales, on décompte en moyenne 6,2 départs quotidiens par liaisons, en hausse de 6 % par rapport au dernier trimestre.

## 2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 3<sup>E</sup> TRIMESTRE 2017

### 2.1. Près de 2,2 millions de passagers ont emprunté les services librement organisés ce trimestre

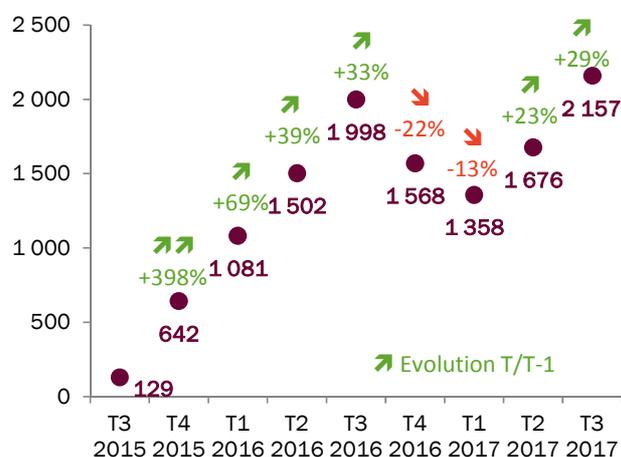
Environ 2,16 millions de passagers ont été transportés au troisième trimestre 2017 (Graphique 10), en hausse de 29 % par rapport au trimestre précédent mais seulement de 8 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

La fréquentation est particulièrement concentrée sur un nombre restreint de liaisons : 80 % des passagers ont voyagé sur 10 % des liaisons<sup>7</sup> (voir Annexe 12).

En moyenne ce sont plus de 23 000 passagers qui ont été transportés quotidiennement au troisième trimestre, soit 5 000 de plus qu'au trimestre précédent.

Les opérateurs « régionaux » ont transporté près de 25 000 passagers ce trimestre (soit 1 % de la fréquentation totale).

Graphique 10 Evolution du nombre (en milliers) de passagers transportés



Note de lecture : au T3 2017, 2,1 millions de passagers ont été transportés, en hausse de 29 % par rapport au T2 2017.

Hormis Rennes qui sort, ce trimestre, du classement des 10 villes les plus fréquentées et Nantes qui rejoint le classement en 9<sup>e</sup> position, celui-ci est relativement stable par rapport au deuxième trimestre (Tableau 5). Toutes ces villes ont connu, au troisième trimestre, une augmentation à la fois du nombre de mouvements quotidiens et du nombre de passagers, notamment Marseille et Nantes dont la hausse de la fréquentation est supérieure à 30 %.

Tableau 5 Top 10 des villes les plus fréquentées en nombre de passagers, au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens <sup>8</sup> (évol.en nombre T/T-1)	Nombre de passagers <sup>9</sup> (en milliers) évol.en % <sup>10</sup> (T/T-1)
Paris <sup>11</sup>	3	410 (+49)	1 058 (+20 %)
Lyon	3	162 (+34)	372 (+30 %)
Toulouse	3	72 (+10)	179 (+20 %)
Grenoble	3	91 (+5)	177 (+14 %)
Bordeaux	3	83 (+0)	166 (+27 %)
Marseille	3	73 (+22)	148 (+35 %)
Lille	3	62 (+5)	134 (+17 %)
Aéroport de Lyon <sup>12</sup>	2	119 (+9)	>100
Nantes	3	53 (+7)	117 (+38 %)
Clermont-Ferrand	3	53 (+6)	113 (+29 %)

<sup>7</sup> Un résultat similaire a été observé au cours des trimestres précédents.

<sup>8</sup> Nombre de départs + arrivées.

<sup>9</sup> Passagers au départ et à l'arrivée.

<sup>10</sup> Données non corrigées des variations saisonnières.

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

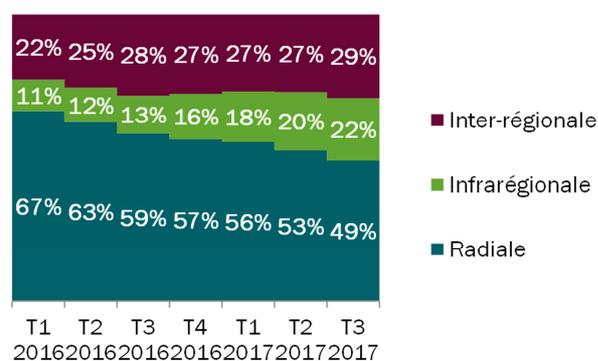
<sup>12</sup> Commune de Colombier-Saugnieu.

## 2.2. Les liaisons transversales captent désormais plus de 50 % de la demande

Ce trimestre encore, la fréquentation sur les trajets transversaux croît plus fortement (+39 %) que sur les liaisons radiales (+20 %) (Tableau 6). La part de la fréquentation réalisée sur les liaisons transversales poursuit donc sa hausse et dépasse désormais les 50 % (Graphique 11) de la fréquentation totale.

Plusieurs facteurs interviennent pour expliquer cette situation, d'une part la poursuite du développement de l'offre de liaisons transversales et notamment le déploiement des liaisons vers les aéroports, et d'autre part l'intensité de la concurrence intermodale sur les liaisons radiales. En effet, par rapport au troisième trimestre 2016, la fréquentation des liaisons radiales est en baisse (-10 % de fréquentation). Cette baisse atteint -15 % sur les liaisons radiales pour lesquelles il existe une alternative en TGV direct.

Graphique 11 Répartition des passagers selon le type de liaison



Note de lecture : 22 % des passagers sont sur des liaisons infrarégionales.

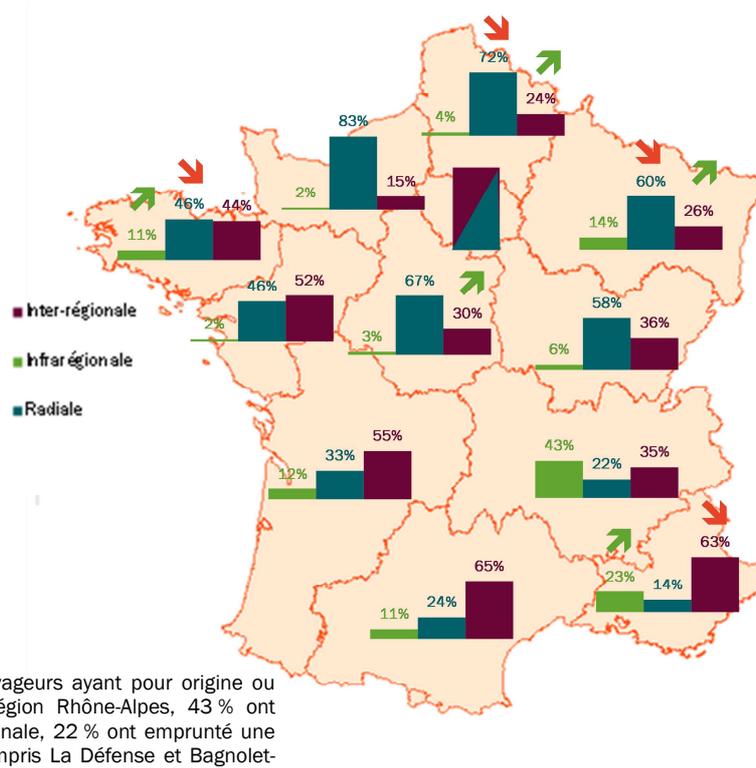
Tableau 6 Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

En milliers de passagers	T3	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	1 053	+20 %	-10 %
Liaisons transversales	1 079	+37 %	+31 %
dont infrarégionales	473	+39 %	+78 %
dont inter-régionales	606	+35 %	+7 %
Total	2 133	+29 %	+7 %

Note de lecture : plus d'1 million de passagers sont transportés sur des liaisons radiales, en augmentation de 20 % par rapport au T2 2017 mais en recul de 10 % par rapport au T3 2017.

Comme cela avait été observé lors des trimestres précédents, la part des passagers de chaque Région effectuant des liaisons transversales augmente avec la distance depuis Paris (Figure 2). Les liaisons radiales sont nettement supérieures à 50 % dans les Régions limitrophes à l'Île-de-France. Auvergne-Rhône-Alpes reste la région dans laquelle les liaisons infrarégionales sont les plus empruntées, notamment grâce à trois liaisons infrarégionales présentes dans le Top 10 : Aéroport de Lyon\_Grenoble, Grenoble\_Lyon, et Clermont-Ferrand\_Lyon.

Figure 2 Répartition des passagers par Région d'origine ou de destination selon la nature de la liaison effectuée au 3<sup>e</sup> trimestre 2017



Note de lecture : parmi les voyageurs ayant pour origine ou destination une ville de la Région Rhône-Alpes, 43 % ont emprunté une liaison infrarégionale, 22 % ont emprunté une liaison radiale (vers Paris y compris La Défense et Bagnolet-Gallieni) et 35 % une liaison de Rhône-Alpes vers une autre Région (dont Île-de-France hors Paris).

### 2.3. Une fréquentation en baisse pour les liaisons radiales du Top 10

Environ 600 000 passagers ont été transportés sur les 10 liaisons les plus fréquentées au troisième trimestre 2017, soit 28 % de la fréquentation totale (contre 34 % au dernier trimestre). La fréquentation de ces 10 liaisons (Tableau 7) affiche une hausse trimestrielle moindre que l'ensemble du marché (+29 %).

En revanche, en comparaison avec le 3<sup>e</sup> trimestre 2016, la plupart des liaisons du Top 10 ont perdu en fréquentation. En particulier, toutes les liaisons radiales disposant d'une alternative en TGV direct de 15 à 30 %.

Tableau 7 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

Liaisons <sup>13</sup> (évol. classement T/T-1)	Distance moy. (en km)	Nombre d'opérateurs	Nombre moyen de trajets quotidiens (évol. en nombre T/T-1)	Nombre de passagers	Nombre de passagers	
					Evol. T/T-1 (%)	Evol. T/T-4 (%)
Lille_Paris** (-)	231	3	58,7 (+5)	96 879	+8 %	-25%
Aéroport de Lyon_Grenoble (-)	92	2	49,7 (+4)	[87 ; 97 000]	nc	nc
Lyon_Paris** (-)	499	3	59,5 (+9)	87 142	+14 %	-16%
Paris**_Rouen (-)	132	3	33,1 (+1)	83 828	+14 %	+20%
Grenoble_Lyon (+2)	113	3	30 (+4)	49 541	+19 %	+36%
Paris**_Toulouse (-1)	738	3	19,5 (+3)	42 808	-3 %	-24%
Paris**_Tours (+2)	269	3	34,1 (+3)	40 477	+10 %	-4%
Le Havre_Paris** (+5)	214	3	21,3 (+5)	40 033	+21 %	-7%
Paris**_Rennes (-3)	424	3	21,7 (+2)	39 350	-7 %	-32%
Clermont-Ferrand_Lyon (+1)	175	3	26,5 (+2)	37 497	+9%	+1%

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

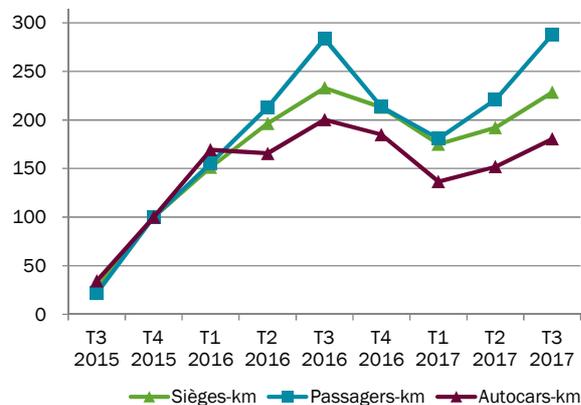
<sup>13</sup> De A vers B et de B vers A.

## 2.4. Un taux d'occupation qui atteint un nouveau record<sup>14</sup>

Fruit du travail d'optimisation et de mise en adéquation de l'offre à la demande (Graphique 12), les opérateurs ont pu augmenter significativement le trafic de voyageurs (+30 % en passagers-km) tout en contenant l'augmentation du nombre de sièges-km offerts<sup>15</sup> (+29 %). Le taux d'occupation s'établit à 56,2 % ce trimestre (Graphique 13).

Graphique 12 Evolution comparée de l'offre (sièges-km et autocar-km) et de la demande (passagers-km)

En base 100 au T4 2015



Graphique 13 Evolution du taux d'occupation moyen par autocar<sup>16</sup>

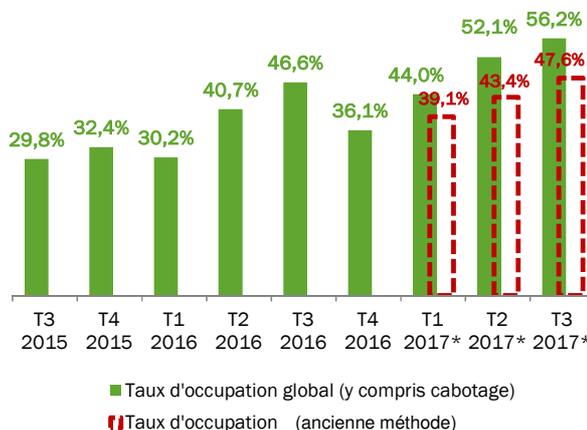


Tableau 8 Evolution de l'offre (autocars-km et sièges-km) et de la demande (passagers-km) en millions

	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Autocars-km	5	16	27	26	31	29	21	24	28
Sièges-km	174	640	969	1254	1488	1364	1116	1228	1457
Passagers-km	53	241	374	513	683	515	436	532	693

## 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 troisième trimestre 2017, 36 déclarations de projets de liaisons de moins de 100 kilomètres ont été déposées auprès de l'Arafer. Parmi ces 36 déclarations, aucune n'a fait l'objet de saisine avant l'expiration du délai de 2 mois et sont donc commercialisables.

Au 30 septembre 2017, 129 liaisons de moins de 100 km étaient effectivement commercialisées par les opérateurs sur les 214 liaisons commercialisables (Figure 3), dont 11 liaisons nouvellement desservies au cours du trimestre. [130 ; 170 000] passagers ont été transportés sur ces liaisons ce trimestre, soit [6 ; 8 %] du total de la fréquentation. Par ailleurs, environ 85 % de cette fréquentation concerne des liaisons vers les aéroports ou les gares TGV. La fréquentation sur les liaisons ne desservant pas les aéroports ou les gares TGV reste limitée en volume mais a cependant été

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> -2 % par rapport au troisième trimestre 2016.

<sup>16</sup> Un problème de cohérence a été détecté sur le taux d'occupation du troisième trimestre 2017, qui a été recalculé et mis à jour dans cette note.

multipliée par deux par rapport au trimestre précédent, ce qui porte à 1,08 le nombre de passagers par autocar, sur les 67 liaisons concernées (Tableau 9).

Figure 3 Carte des liaisons inférieures à 100 km commercialisées au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

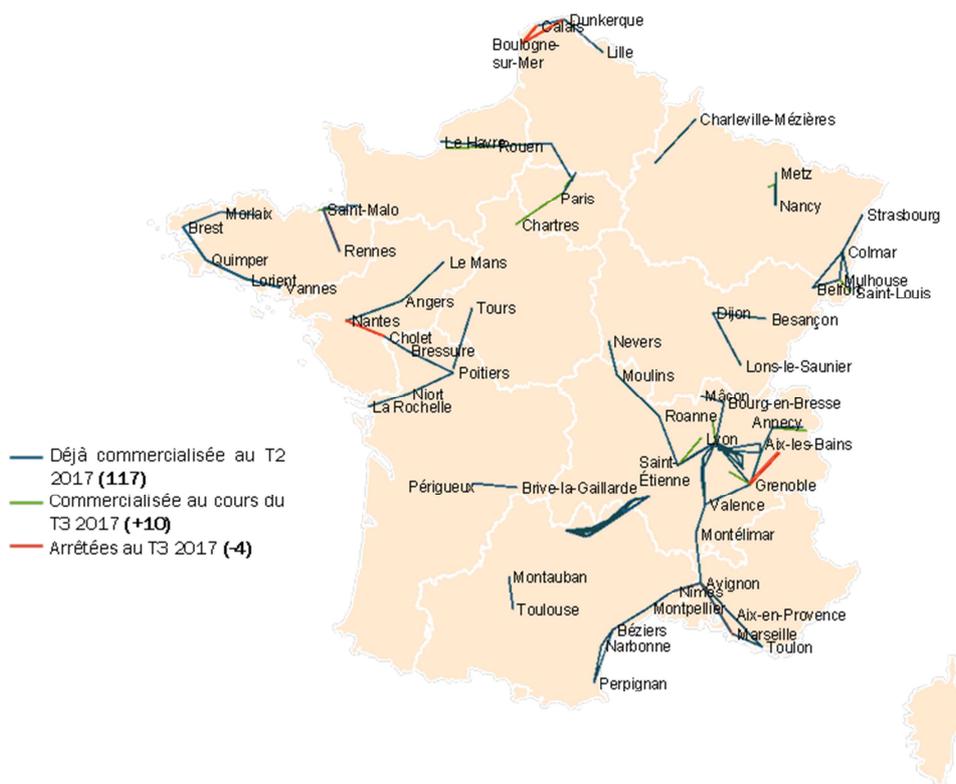


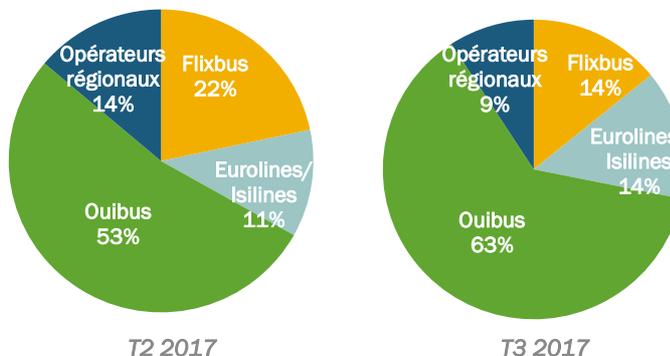
Tableau 9 Répartition de l'offre de liaisons selon le type de ligne

Type de ligne	Nombre de liaisons	Nombre moyen de départs quotidiens par liaison	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar
Dessertes/navettes aéroports /gares TGV	23	9,4	[110 ; 140 000]	[9 ; 11]
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroports/gares TGV)	67	5	20 180	1,08
Lignes touristiques (Migratour)	39	2	***	***

Oibus confirme sa position d'opérateur offrant le plus grand nombre de départs quotidiens sur les liaisons de moins de 100 kilomètres : il opère 63 % trajets de moins de 100 kilomètres au troisième trimestre (en augmentation de 10 points de pourcentage depuis le dernier trimestre) (Graphique 14).

Avec 26 départs quotidiens, la part des opérateurs régionaux dans l'offre de trajets sur des liaisons de moins 100 km s'élève à 9 %.

Graphique 14 Répartition de l'offre (en nombre de départs quotidiens) sur les liaisons < 100 km commercialisées dans le cadre de ligne longue-distance au deuxième et troisième trimestre 2017



Note de lecture : sur les liaisons de moins de 100 km, 63 % des départs quotidiens sont réalisés par Oibus au T3 2017, soit 10 points de pourcentage de plus qu'au T2 2017.

## 2.6. Le chiffre d'affaires du secteur augmente de plus de 30 % et atteint un nouveau plafond

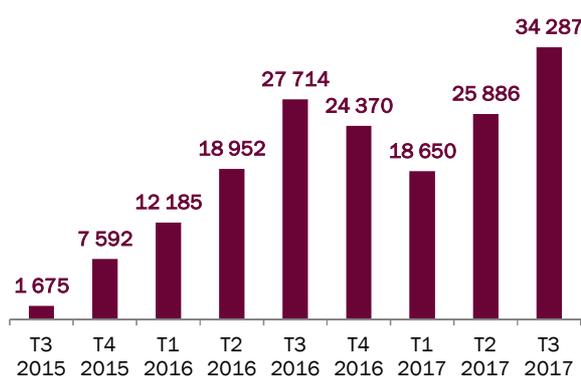
En lien avec la hausse significative de la fréquentation (+29 % par rapport au deuxième trimestre), le chiffre d'affaires trimestriel augmente de plus de 30 % par rapport au dernier trimestre (et +24 % par rapport au même trimestre de 2016) et s'établit à 34 millions d'euros hors taxes (Graphique 15), son plus haut niveau depuis l'ouverture du marché.

La recette par autocar-km s'établit désormais à 1,21 euro hors taxes, en hausse de 12 % par rapport au deuxième trimestre 2017 (Graphique 16).

Graphique 15 Recette moyenne par autocar-km en euro (hors taxes)



Graphique 16 Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du secteur<sup>17</sup> (en milliers d'euros hors taxes)



La recette moyenne des opérateurs par passager est en hausse : 15,9 euros hors taxes par passager contre 15,5 euros le trimestre précédent (Graphique 19), pour une distance moyenne quasi inchangée (325 km en moyenne contre 322 km). La recette kilométrique moyenne par passager s'élève à 4,9 euros hors taxes par passager aux 100 km (Graphique 17). Elle augmente légèrement au troisième trimestre (+1,8 %) mais s'établit à un niveau significativement plus élevé qu'au troisième trimestre 2016 (+22 %).

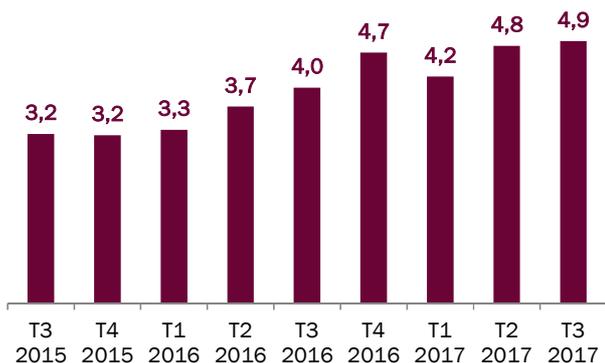
La recette kilométrique moyenne est tirée à la hausse par certaines liaisons, comme les liaisons vers les aéroports, dont les recettes kilométriques sont nettement supérieures à la moyenne (7,4 euros par passager aux 100 kilomètres). Ainsi, hors liaisons aéroports, la recette kilométrique moyenne s'élève à 4,6 euros par passager aux 100 km (Graphique 18).

Certains résultats déjà mis en évidence au dernier trimestre se confirment. Ainsi, les recettes kilométriques des liaisons<sup>18</sup> inférieures à 250 km sont supérieures aux recettes des liaisons plus longues (5,3 euros HT par passager aux 100 kilomètres contre 4,3 pour les liaisons de plus de 750 kilomètres). La recette kilométrique moyenne par passager est par ailleurs plus faible sur les liaisons opérées en concurrence (4,6 euros HT par passagers aux 100 kilomètres) que sur les liaisons en exclusivité (5,1 euros HT par passagers aux 100 kilomètres).

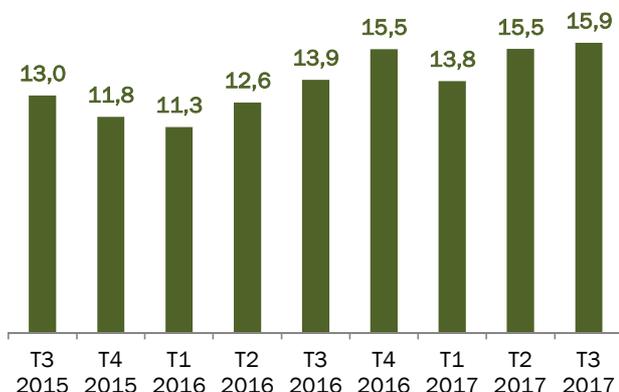
<sup>17</sup> Y compris opérateurs « régionaux ».

<sup>18</sup> Hors navettes aéroports

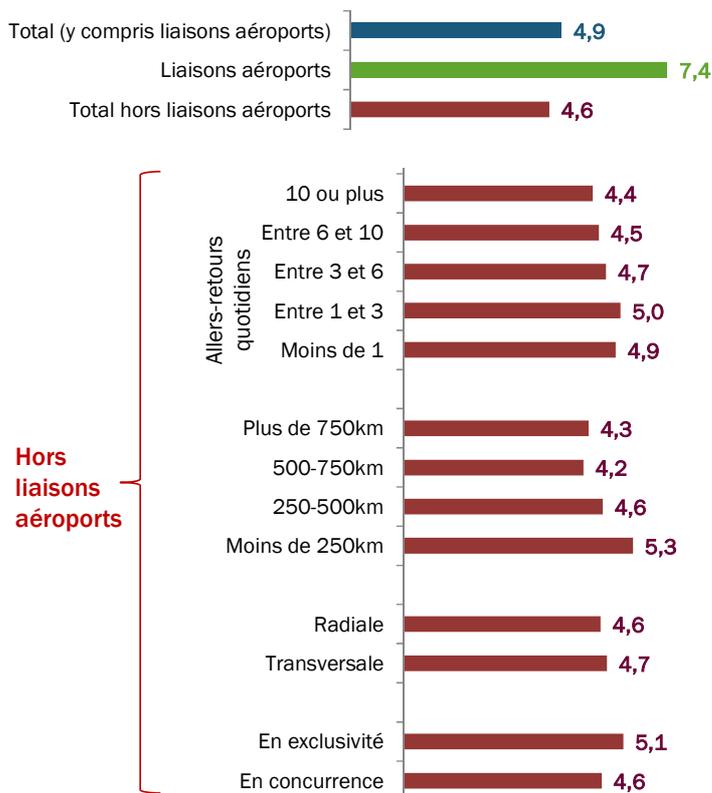
Graphique 17 Evolution de la recette moyenne par passager (en euro hors taxes pour 100 km)



Graphique 19 Evolution de la recette moyenne par trajet (en euro hors taxes)



Graphique 18 Recette moyenne par passager selon les caractéristiques de la liaison au troisième trimestre (en euro hors taxes pour 100 km)

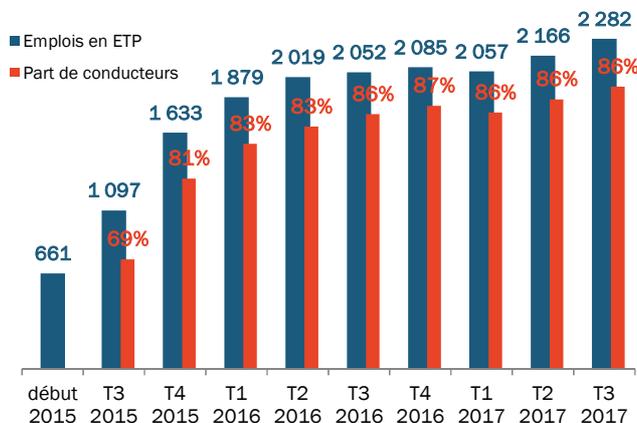


Note de lecture : sur les liaisons transversales - hors liaisons aéroports - la recette kilométrique moyenne par passager aux 100 km s'établit à 4,7 euros.

## 2.7. Près de 120 ETP supplémentaires au 3<sup>e</sup> trimestre

Au 30 septembre 2017, les opérateurs déclaraient employer 2 282 équivalents temps plein (ETP), en hausse de 116 ETP (soit +5,3 %) par rapport au trimestre précédent (Graphique 20). La part des conducteurs reste stable et s'établit à 86 % des emplois totaux<sup>19</sup>.

Graphique 20 Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs directs et indirects)



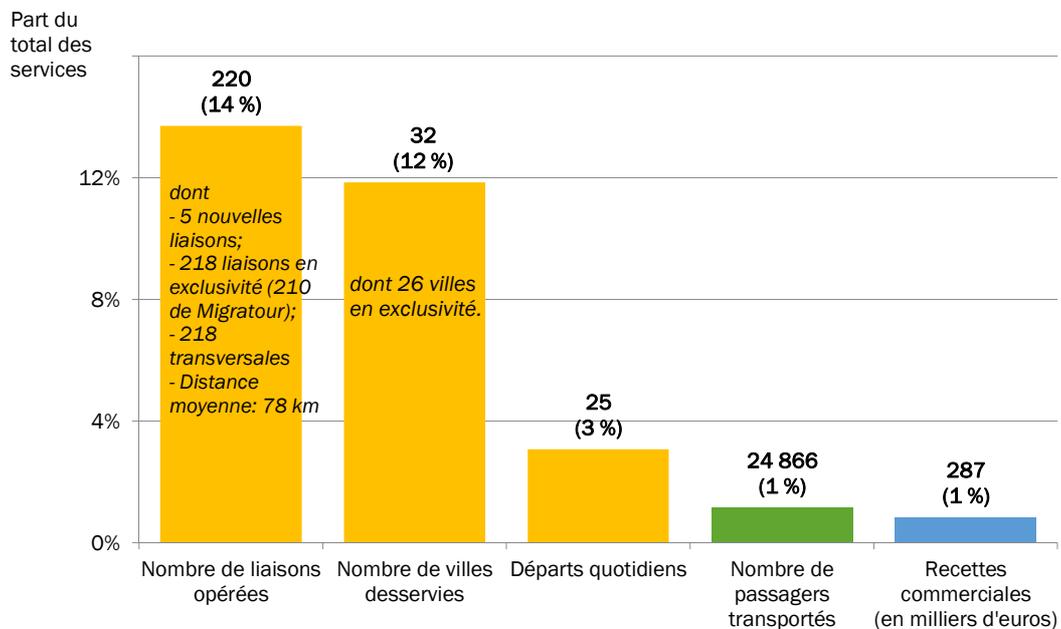
<sup>19</sup> Sont comptabilisés les emplois directs au sein des opérateurs et les conducteurs employés chez les partenaires et les sous-traitants.

### 3. ANNEXES

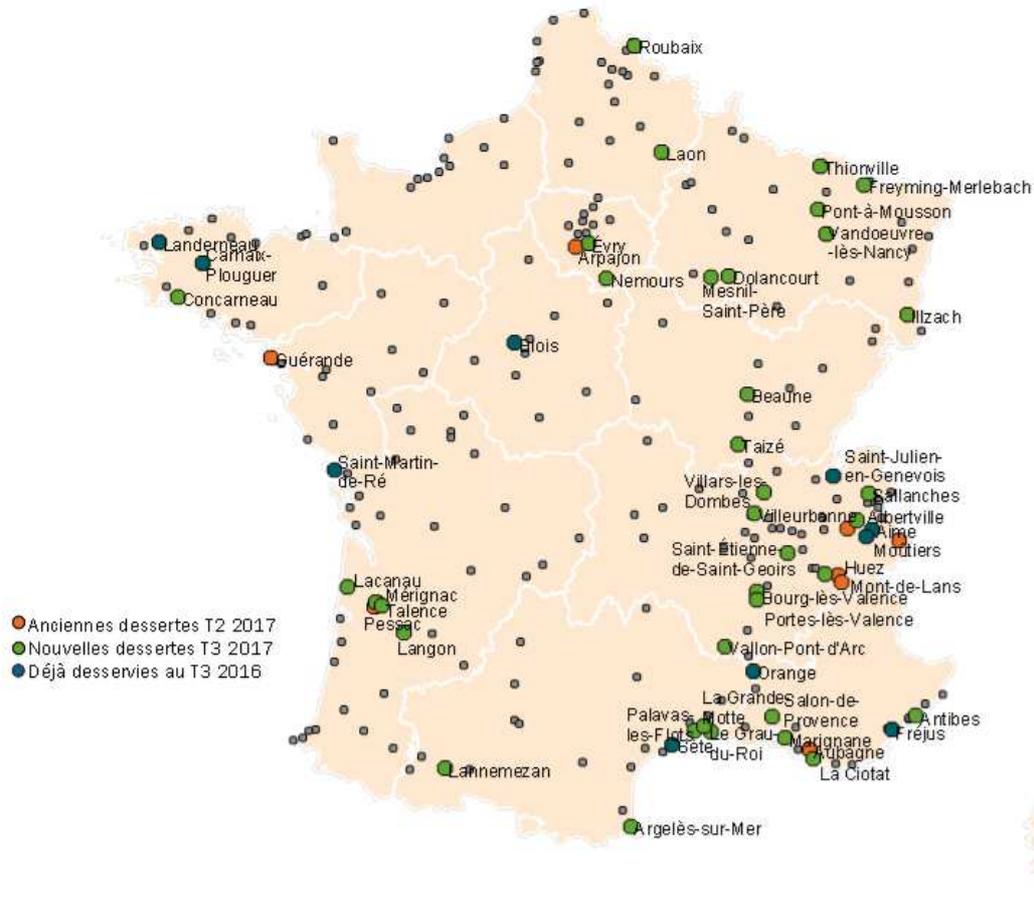
Annexe 1 : Liaisons commercialisées par les 7 opérateurs « régionaux » au 3<sup>e</sup> trimestre 2017 et caractéristiques de leur offre



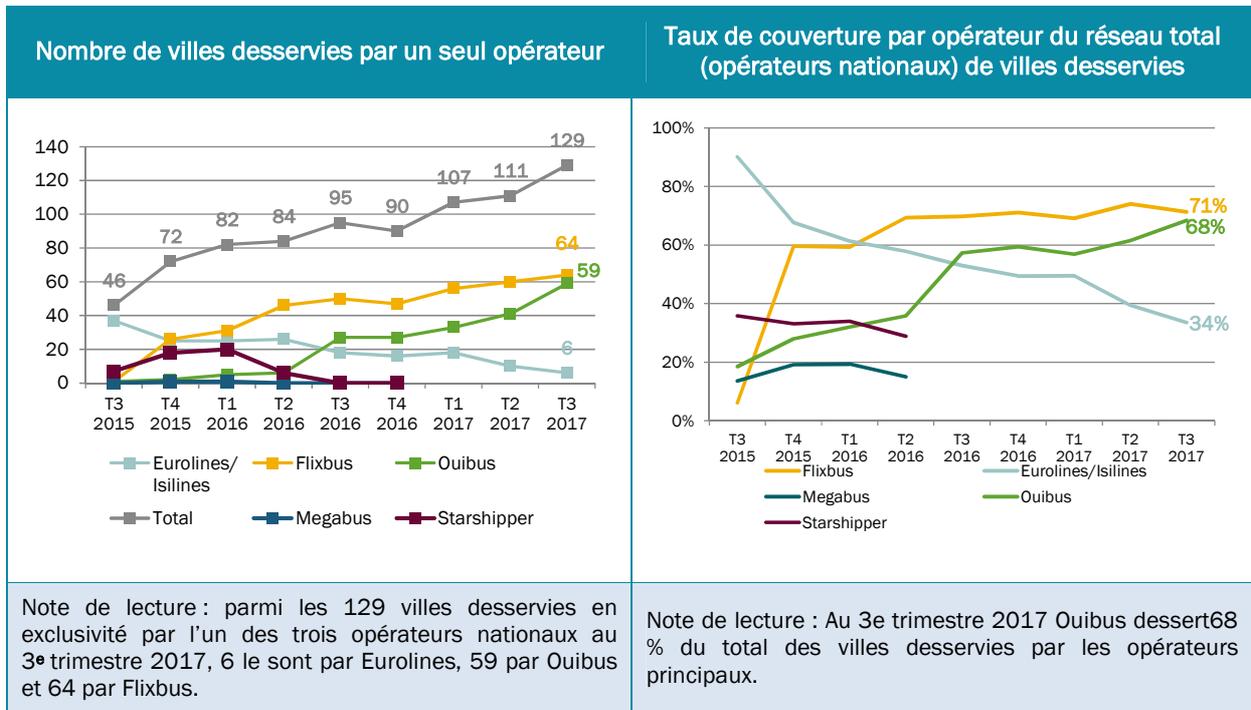
Annexe 2: Caractéristiques de l'offre et de la demande des 7 opérateurs « régionaux » au 3<sup>e</sup> trimestre 2017



Annexe 3 : Evolution des villes desservies<sup>20</sup> entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> trimestre 2017

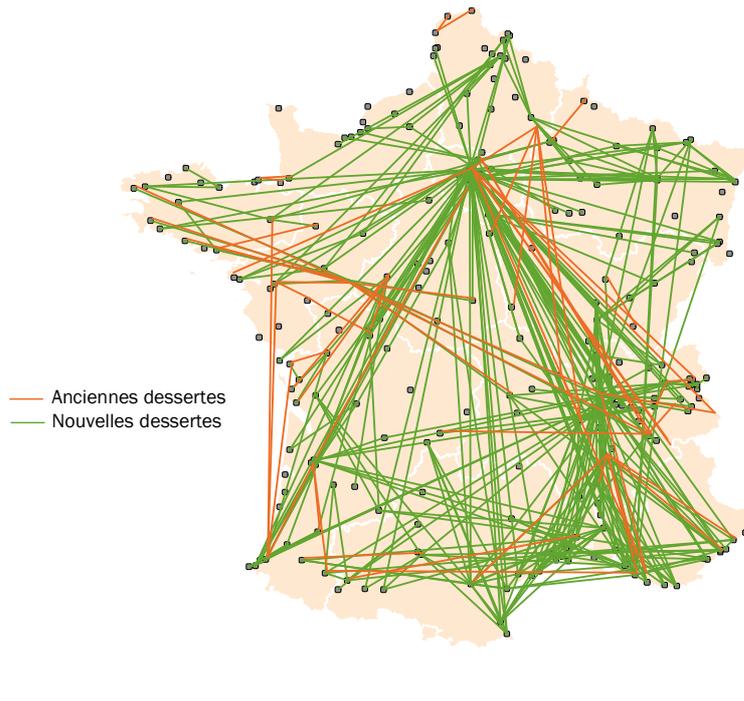


Annexe 4 : Description du maillage des villes au troisième trimestre 2017 par les opérateurs disposant d'un réseau national uniquement.

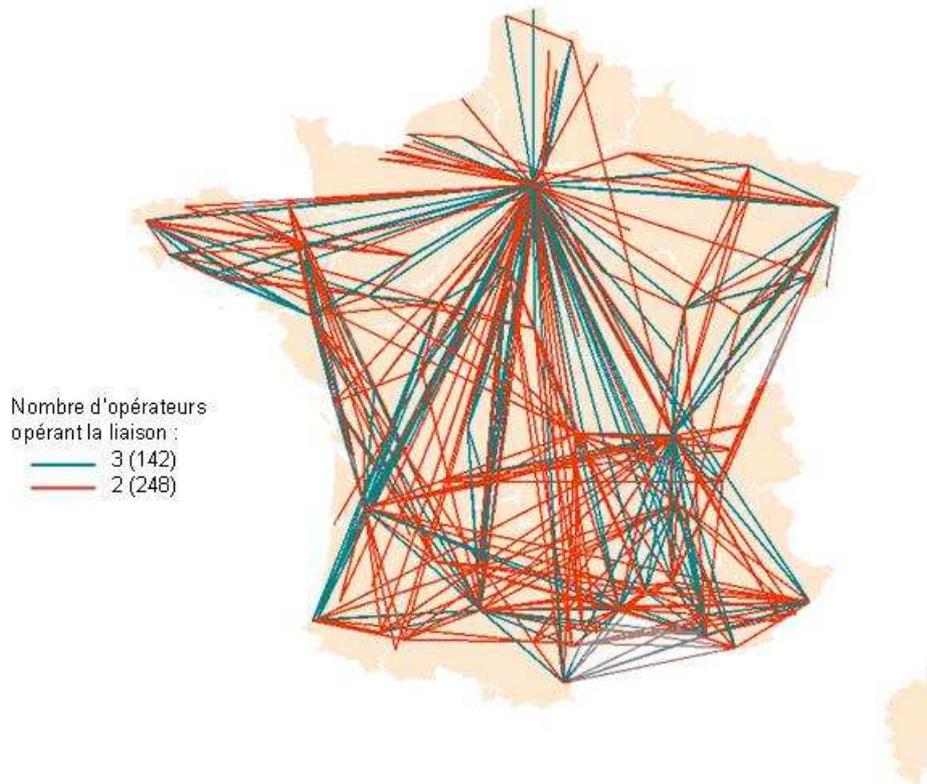


<sup>20</sup> Y compris Saint-Pierre et Sainte-Marie à La Réunion.

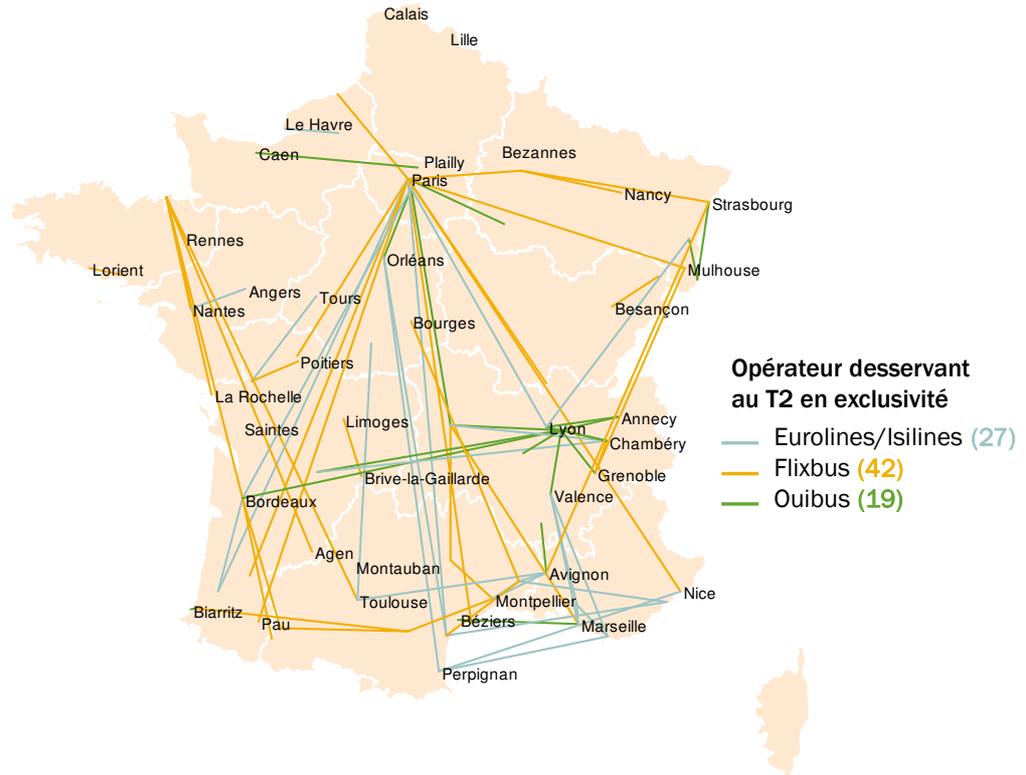
Annexe 5 : Evolution des liaisons commercialisée entre le 2e et le 3e trimestre 2017



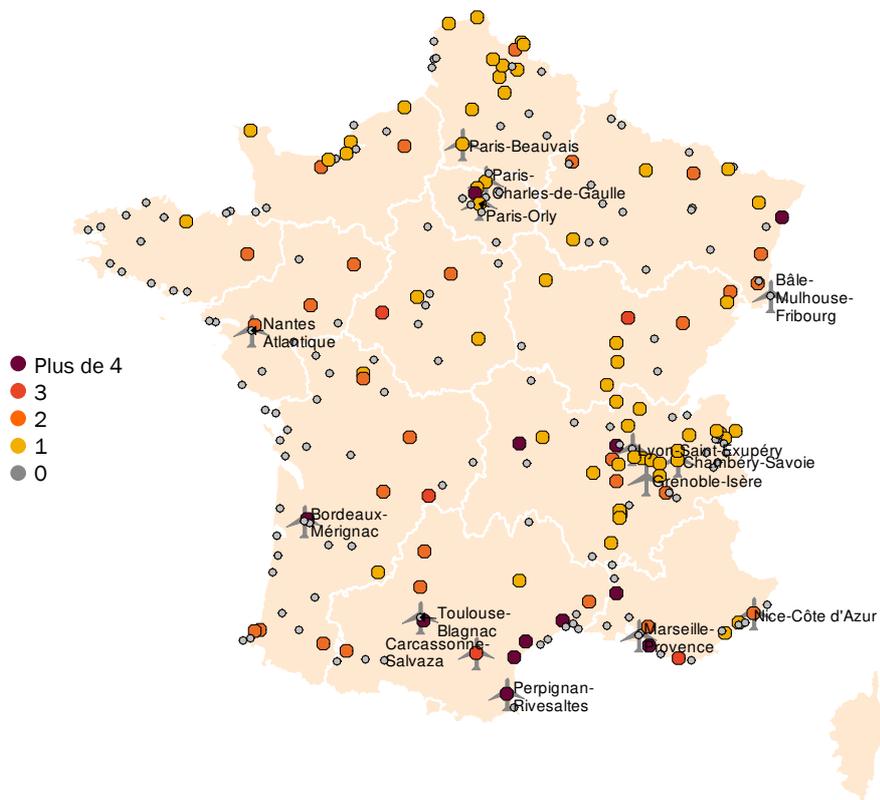
Annexe 6 : Liaisons en concurrence au 3<sup>e</sup> trimestre 2017



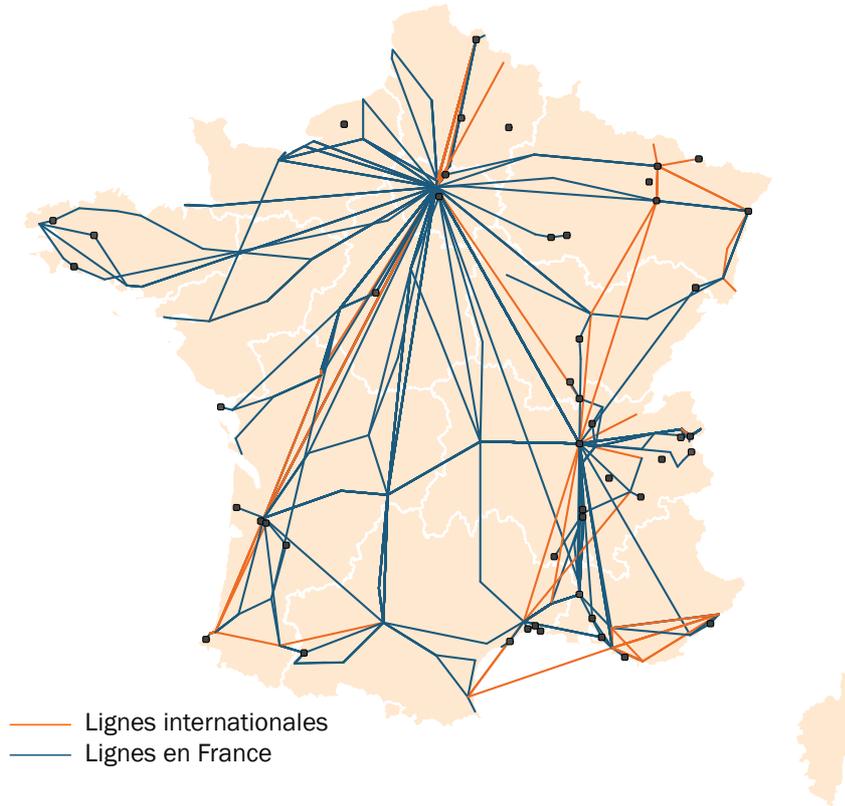
Annexe 7 : Liaisons desservies en exclusivité au 2<sup>e</sup> trimestre qui sont en concurrence au 3<sup>e</sup> trimestre



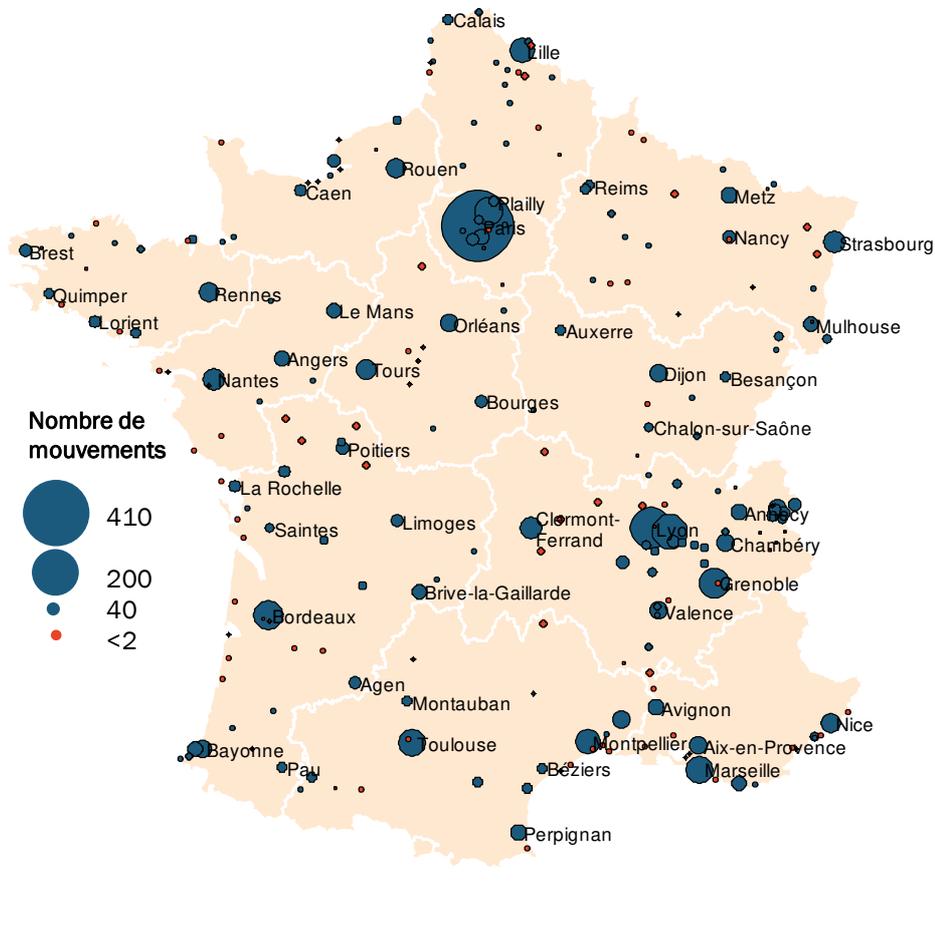
Annexe 8 : Ville desservies selon le nombre d'aéroport auxquels elles sont reliées au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

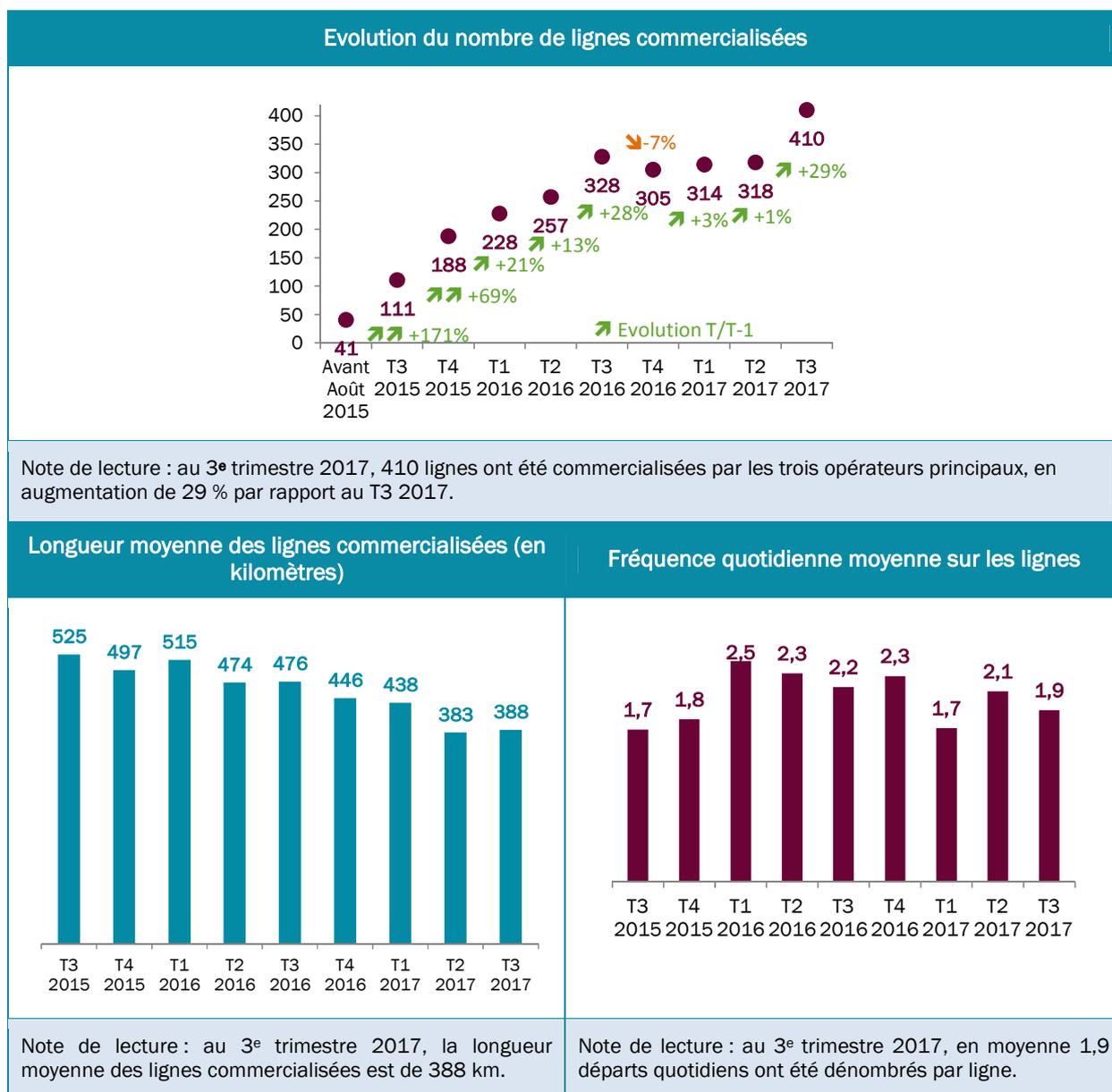


Annexe 9 : Carte des nouvelles lignes commercialisées au 3<sup>e</sup> trimestre 2017

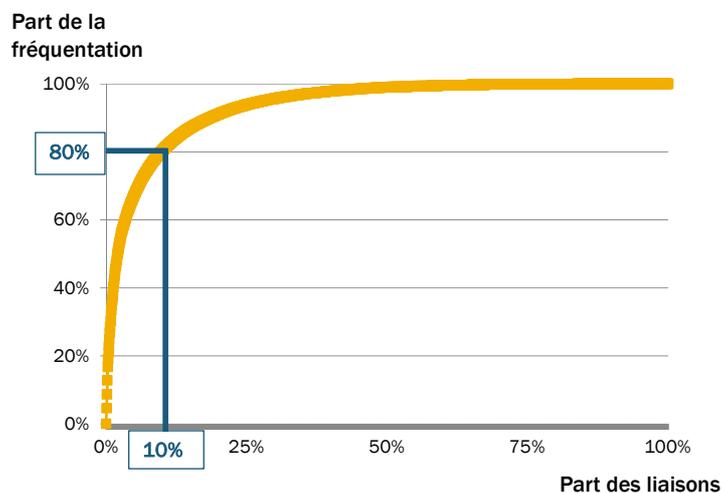


Annexe 10 : Nombre de mouvements quotidiens par ville au 3<sup>e</sup> trimestre 2017





Annexe 12 : Concentration des passagers sur l'offre de liaisons au 3<sup>e</sup> 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, médias) 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.

### 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.

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

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.