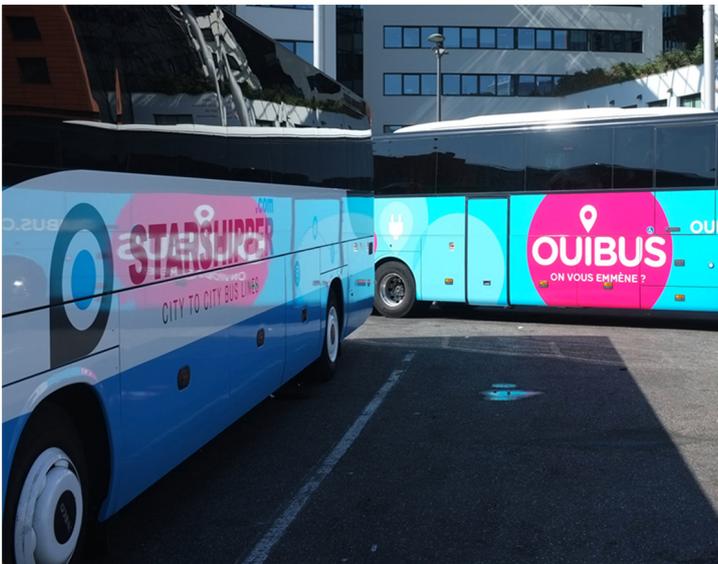




# L'Observatoire des transports et de la mobilité

## Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 1er trimestre 2018



## Sommaire

<b>1. SYNTHÈSE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. BILAN DE L'OFFRE AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018 .....</b>	<b>4</b>
2.1. Une nouvelle adaptation de l'offre de villes à la saisonnalité .....	4
2.2. Une offre de liaisons 35 % plus élevée qu'un an auparavant.....	7
2.3. Une augmentation de l'offre de départs quotidiens .....	10
2.4. Les caractéristiques des offres ciblées commercialisées par les opérateurs régionaux .....	12
<b>3. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018 .....</b>	<b>13</b>
3.1. 1,8 millions de passagers ont voyagé à bord d'un SLO au 1 <sup>er</sup> trimestre 2018.....	13
3.2. Une baisse du taux d'occupation .....	15
3.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres .....	16
<b>4. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018.....</b>	<b>18</b>
<b>5. ANNEXES.....</b>	<b>20</b>

## 1. SYNTHÈSE

Avec 1,79 million de passagers transportés au premier trimestre 2018, la fréquentation des services librement organisés baisse de 6 % par rapport au dernier trimestre 2017, mais reste toutefois en nette hausse de 32 % comparé au même trimestre de l'année précédente. Cette hausse de fréquentation est visible sur les liaisons radiales (+12 %), mais également sur les liaisons transversales (+53 %) qui attirent désormais 53 % de la fréquentation, contre 45 % un an plus tôt.

Le nombre de villes desservies (238) se rétracte légèrement au cours du trimestre (-7 villes par rapport au dernier trimestre). Les opérateurs ont cessé de desservir 32 villes<sup>1</sup> et ont ouvert 25 nouvelles destinations : 11 communes de montagne ouvertes au début du trimestre, et 6 destinations littorales, lancées en fin de trimestre en prévision de la saison estivale. Ainsi, les opérateurs continuent d'adapter leur offre à la saisonnalité.

Les opérateurs Eurolines/Isilines et Ouibus ont étoffé leurs offres de dessertes ce trimestre, avec respectivement +12 et +15 villes desservies. Flixbus, pour sa part, perd trois destinations par rapport au trimestre précédent. Cependant, il reste l'opérateur qui dessert le plus grand nombre de villes puisque son offre couvre 72 % des villes desservies, contre 64 % pour Ouibus et 41 % pour Eurolines/Isilines. L'offre de liaisons continue de se diversifier puisque le nombre de liaisons commercialisées par ces 3 opérateurs connaît une hausse trimestrielle de 15 %, passant de 1 255 à 1 438 liaisons, les opérateurs ayant augmenté le nombre de destinations au départ de chaque ville (12,4 destinations en moyenne contre 11,4 au trimestre précédent).

Le nombre de départs quotidiens est également en hausse (+6 % ce trimestre), soit 778 départs contre 734 au trimestre précédent, l'ensemble des opérateurs ayant en effet augmenté leurs fréquences ce trimestre. Ce niveau est également nettement supérieur à celui observé au premier trimestre 2017 au cours duquel 560 départs quotidiens avaient été enregistrés en moyenne. Ouibus opère toujours près de la moitié de ces départs (47 %), devant Flixbus (36 %), Eurolines/Isilines (15 %) et les opérateurs locaux (3 %).

Il en résulte une augmentation conséquente du nombre de kilomètres parcourus par les autocars ce trimestre (26 millions de kilomètres soit +5 % par rapport au quatrième trimestre 2017 et +19 % par rapport au premier trimestre 2017). Malgré cette augmentation de l'offre de départs et la moindre fréquentation enregistrée ce trimestre, le taux d'occupation se maintient au-dessus de 50 % (50,6 %) porté par la demande sur des trajets entre la France et l'international, au sein de lignes sur lesquelles il est possible de faire du cabotage, qui semble moins fléchir en cette période hivernale.

Le chiffre d'affaires des opérateurs atteint 23,2 millions d'euros hors taxes au premier trimestre 2018, en recul par rapport au trimestre précédent (-13 %). Ce chiffre d'affaires reste néanmoins supérieur à celui observé au même trimestre de l'année précédente (+24 %) en raison d'un niveau de fréquentation plus élevé mais également d'une hausse de la recette kilométrique. En effet, par rapport au premier trimestre 2017, la recette kilométrique moyenne par passager a augmenté de 16 centimes d'euros et s'élève désormais à 4,4 euros par passager aux 100 km.

Enfin, au 31 mars 2018, le secteur emploie 2 405 ETP (emplois directs et emplois de conducteurs sous-traitants), dont 87 % de conducteurs, soit 62 ETP de plus par rapport à fin 2017.

---

<sup>1</sup> Dont 19 villes en moins avec l'arrêt de la ligne saisonnière commercialisée par Migratour entre Le Puy-en-Velay et Conques.

## 2. BILAN DE L'OFFRE AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018

### 2.1. Une nouvelle adaptation de l'offre de villes à la saisonnalité

238 villes sont desservies par l'ensemble des opérateurs SLO au 1<sup>er</sup> trimestre 2018. L'arrêt de la ligne saisonnière Migratour (-19 villes) pèse sur le nombre total de villes desservies au T1. Les 3 principaux opérateurs ont pour leur part fermé 13 dessertes et desservent 25 nouvelles villes. Parmi les nouvelles dessertes, il y a 11 villes de montagne et 6 villes littorales. Eurolines/Isilines et Ouibus ont étoffé leurs offres ce trimestre (respectivement +12 et +15 villes desservies) tandis que Flixbus perd 3 destinations par rapport au trimestre précédent.

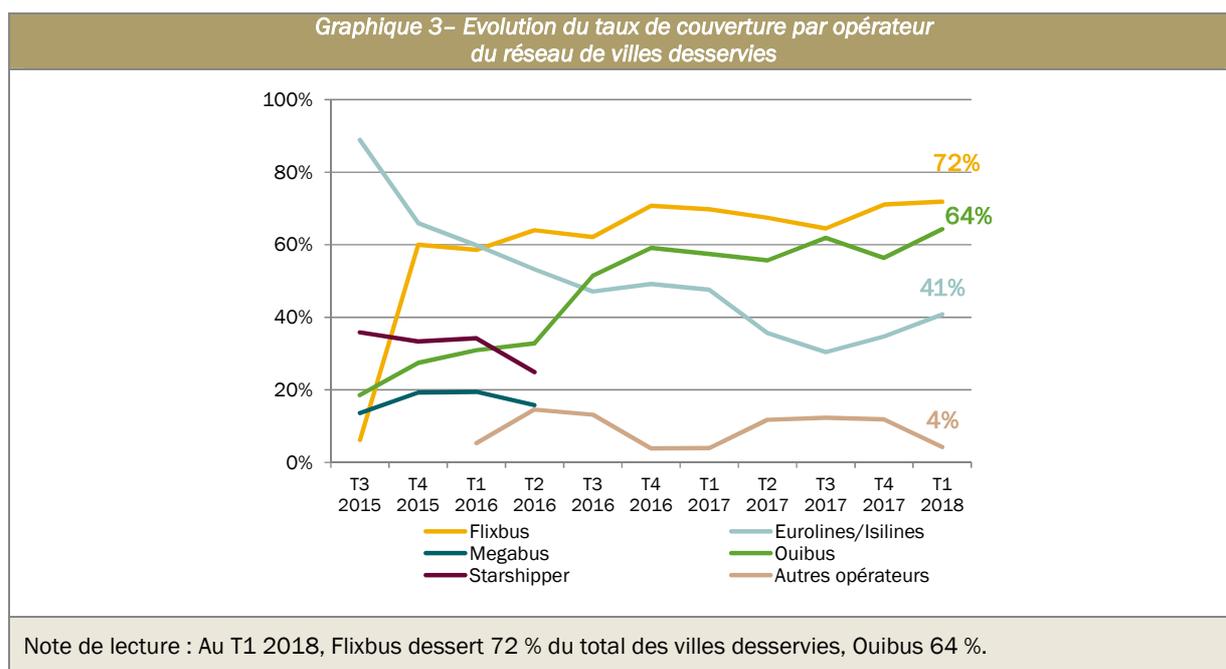
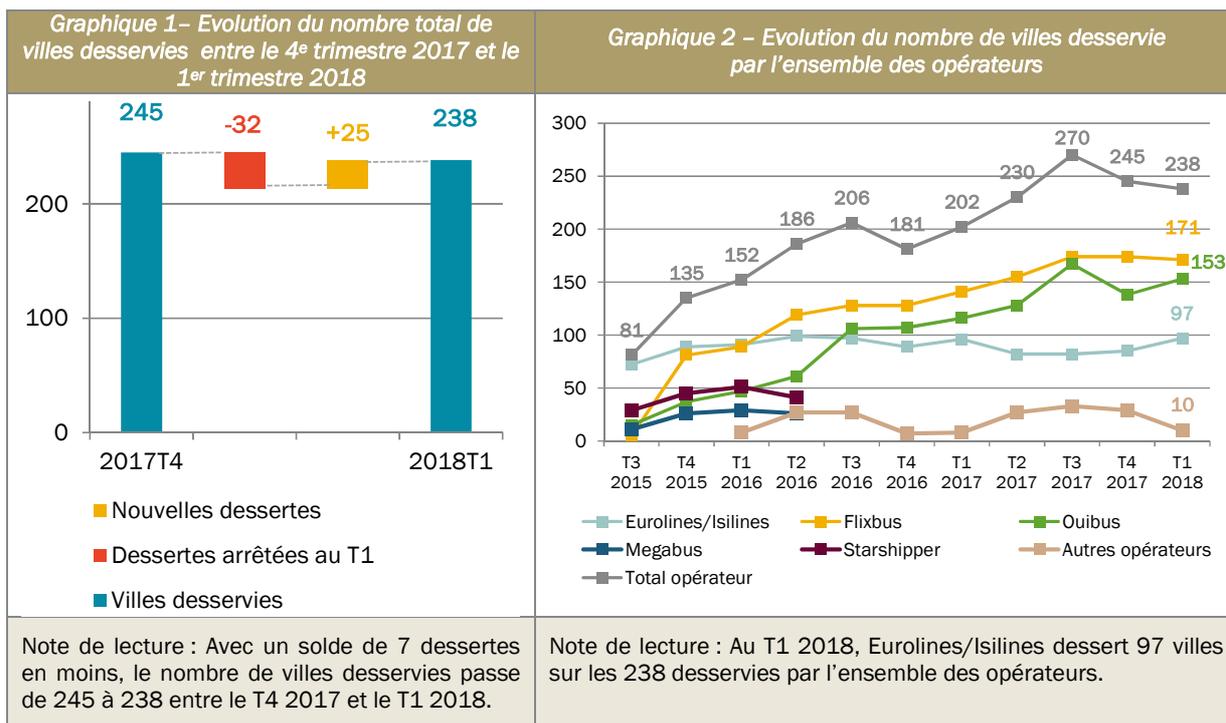
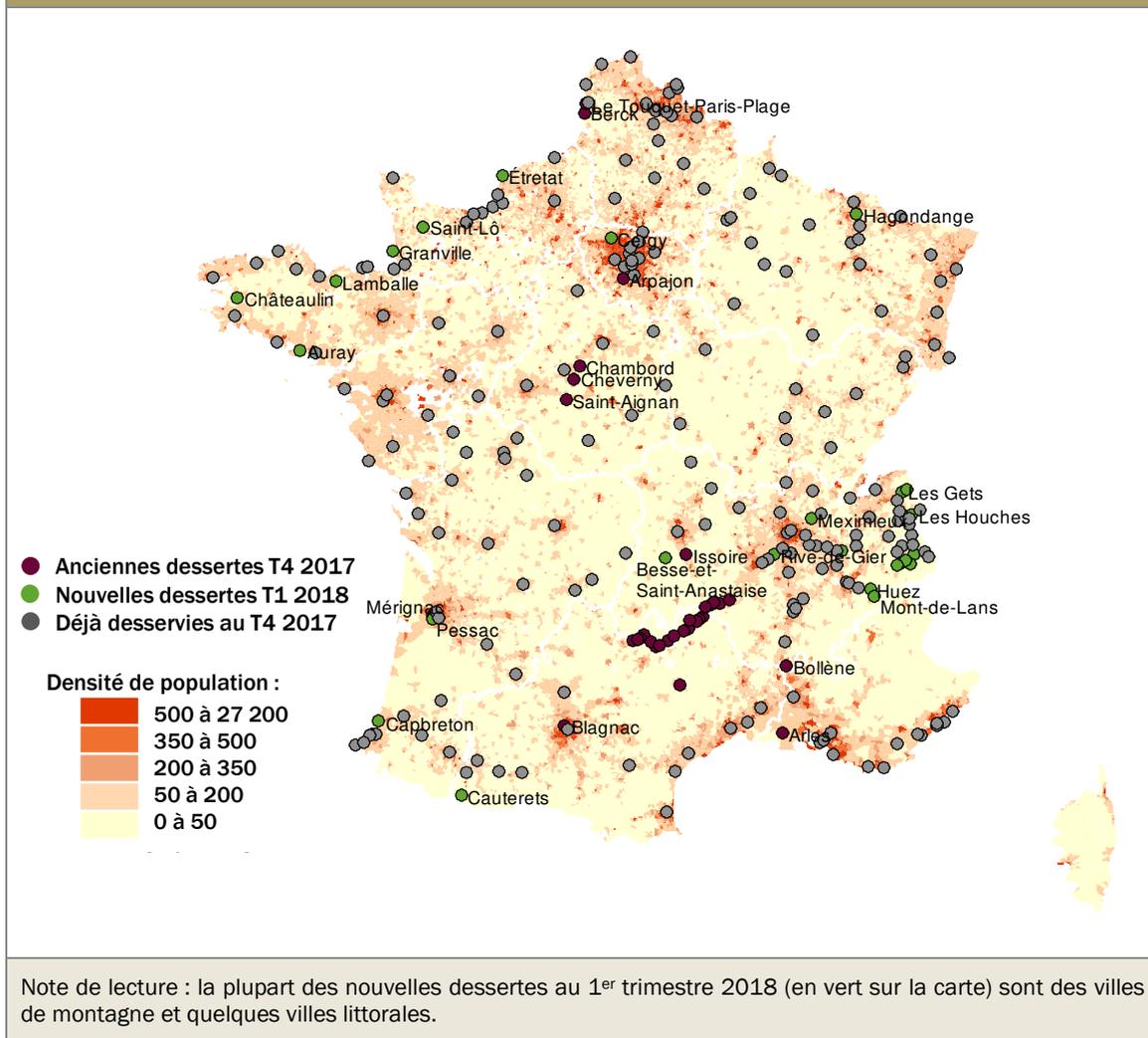


Figure 1 – Evolution des villes desservies<sup>2</sup> entre le 4<sup>e</sup> trimestre 2017 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2018



<sup>2</sup> Y compris Saint-Pierre et Sainte-Marie à La Réunion.

47 % des villes desservies par les opérateurs nationaux le sont en exclusivité. Flixbus dessert 51 % de ces villes. A noter que la part d'Eurolines/Isilines est à nouveau en hausse ce trimestre, après un point bas atteint au T3 2017

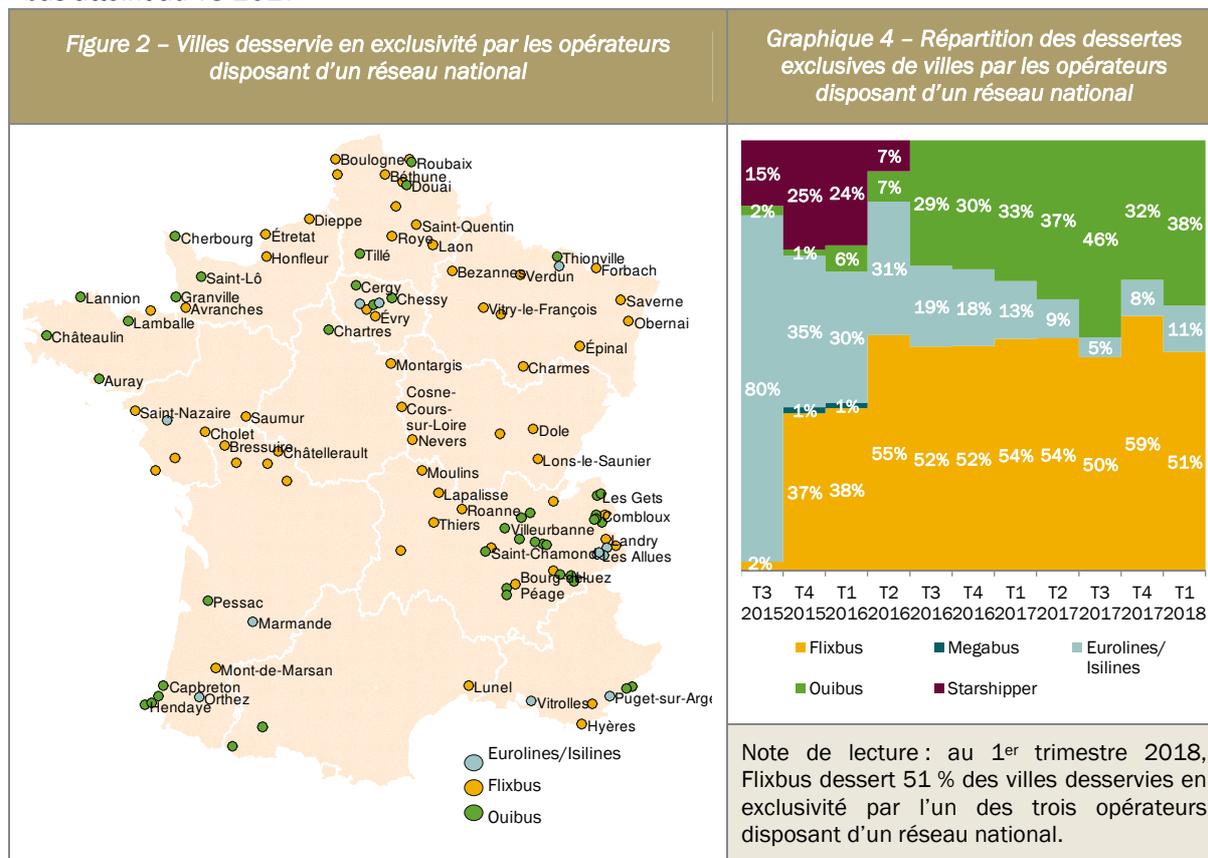


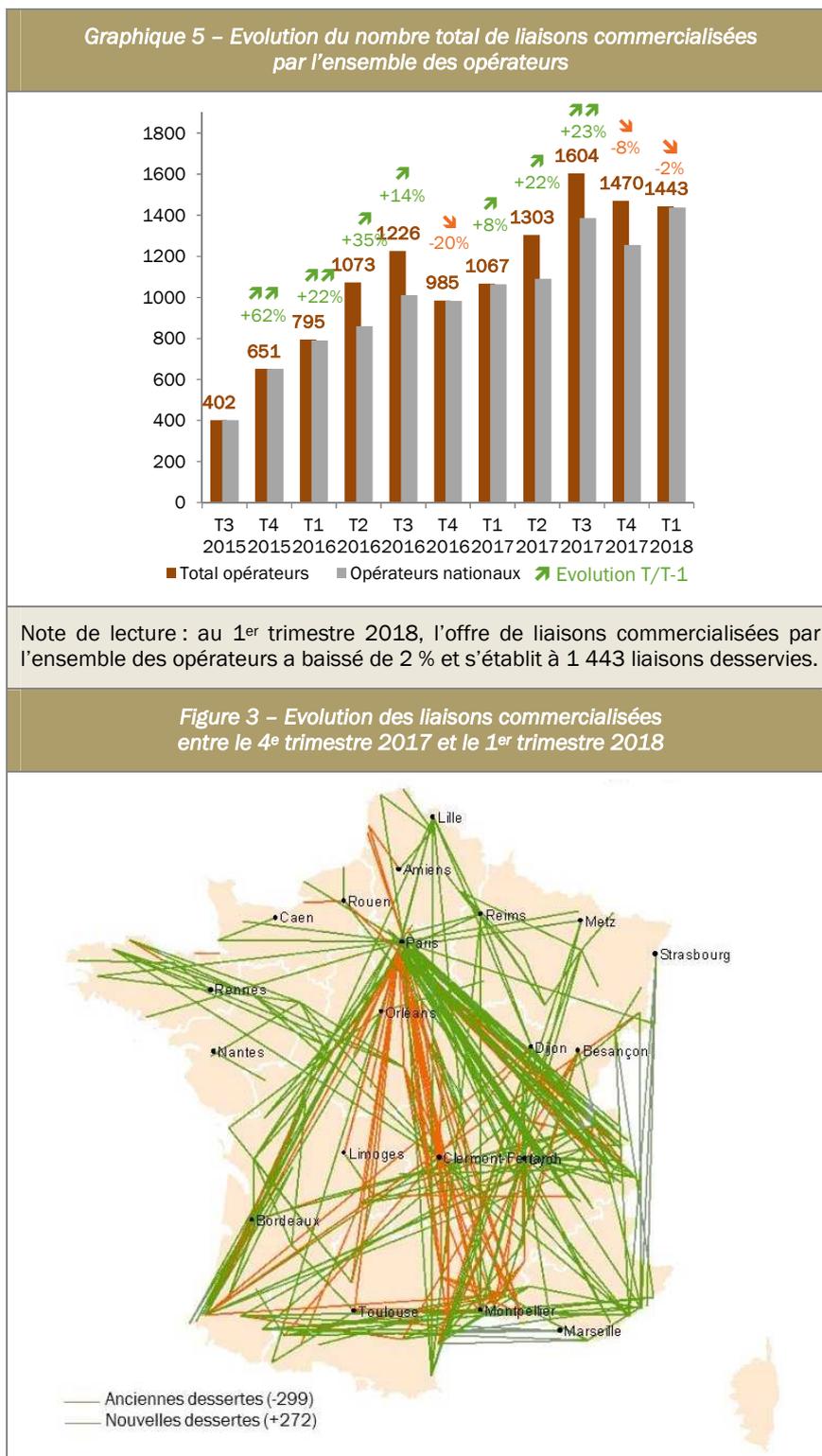
Tableau 1 – Caractéristiques des dessertes exclusives des opérateurs disposant d'un réseau national

Au T1 2018	Eurolines/Isilines	Flixbus	Ouibus	Opérateurs nationaux
Nombre de villes en exclusivité (évolution par rapport au T4 2017)	12 (+3)	57 (-7)	43 (+8)	112 (+4)
Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur	12 %	33 %	28 %	48 %

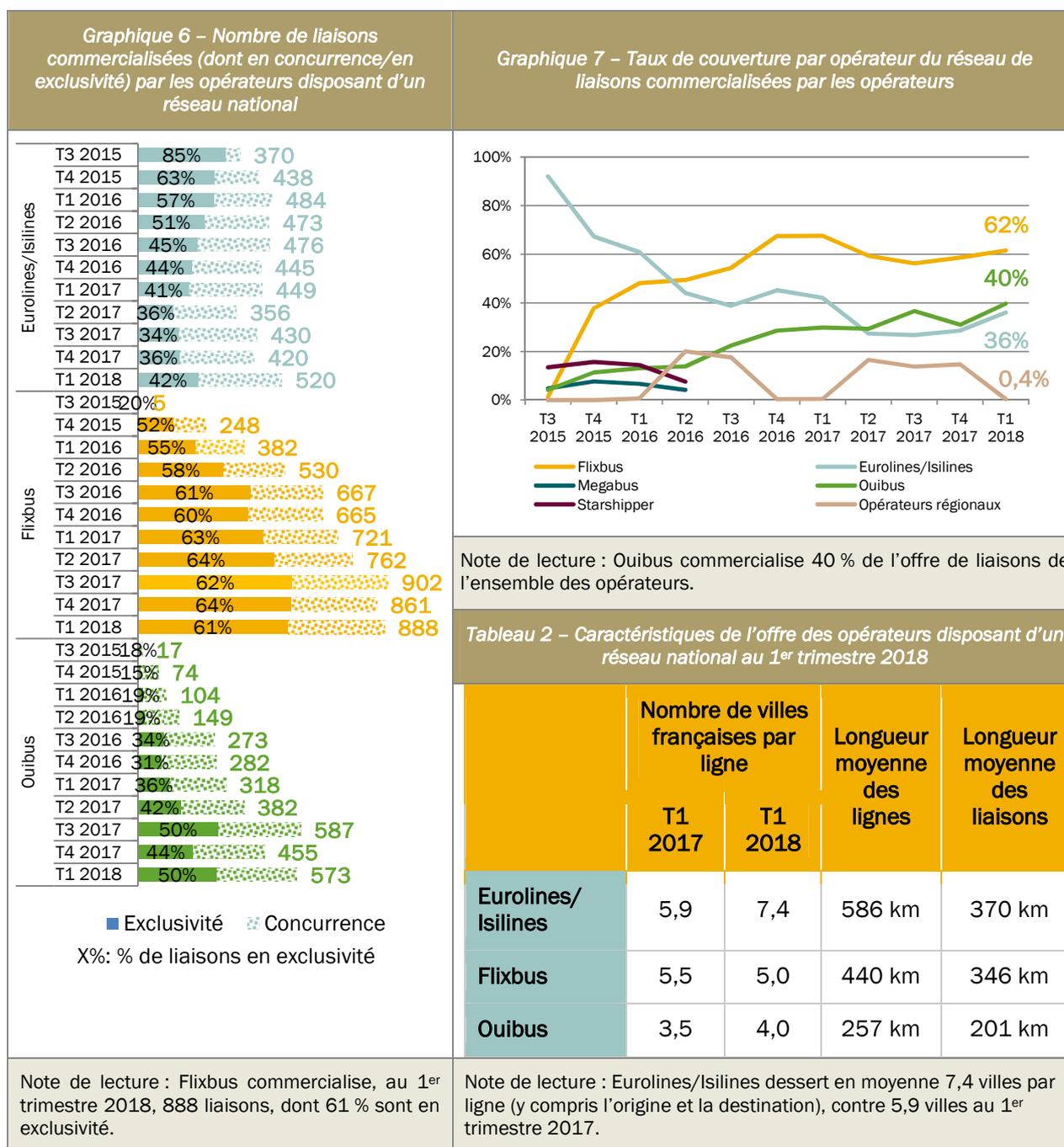
Note de lecture : au 1<sup>er</sup> trimestre 2018, Flixbus dessert 57 villes en exclusivité (-7 par rapport au trimestre précédent), soit 33 % de son offre de dessertes.

## 2.2. Une offre de liaisons 35 % plus élevée qu'un an auparavant

Le nombre total de liaisons baisse toutefois de 2 % sur un trimestre, toujours en lien avec l'arrêt des dessertes de Migratour. Avec 1 438 liaisons (sur 1443 au total), l'offre des 3 principaux opérateurs a en revanche augmenté ce trimestre (+183), les opérateurs ayant également augmenté le nombre de destinations au départ de chaque ville, qui passe de 11,4 à 12,4 destinations directes par ville.

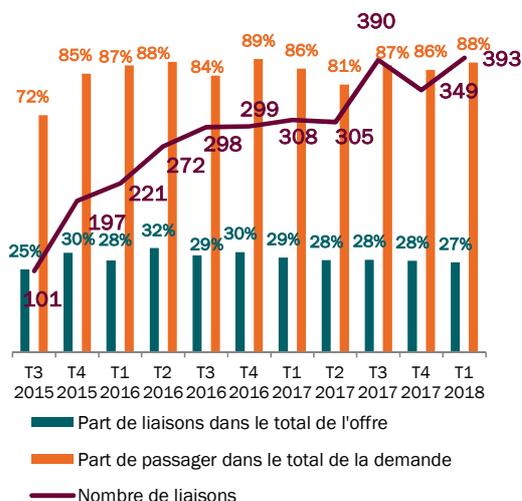


Le développement de l'offre de liaisons concerne principalement Ouibus (+26 %) et Eurolines/Isilines (+24 %). Eurolines/Isilines atteint par ailleurs une offre de liaisons record depuis 2015. Les stratégies de politique d'arrêt par ligne des opérateurs ont quelque peu évolué depuis 1 an, mais restent cependant bien différentes selon les opérateurs : Ouibus dispose toujours des lignes les plus courtes en France et comportant le moins d'arrêts intermédiaires, et à l'opposé se trouve Eurolines/Isilines avec les lignes les plus longues et comportant le plus d'arrêts intermédiaires.



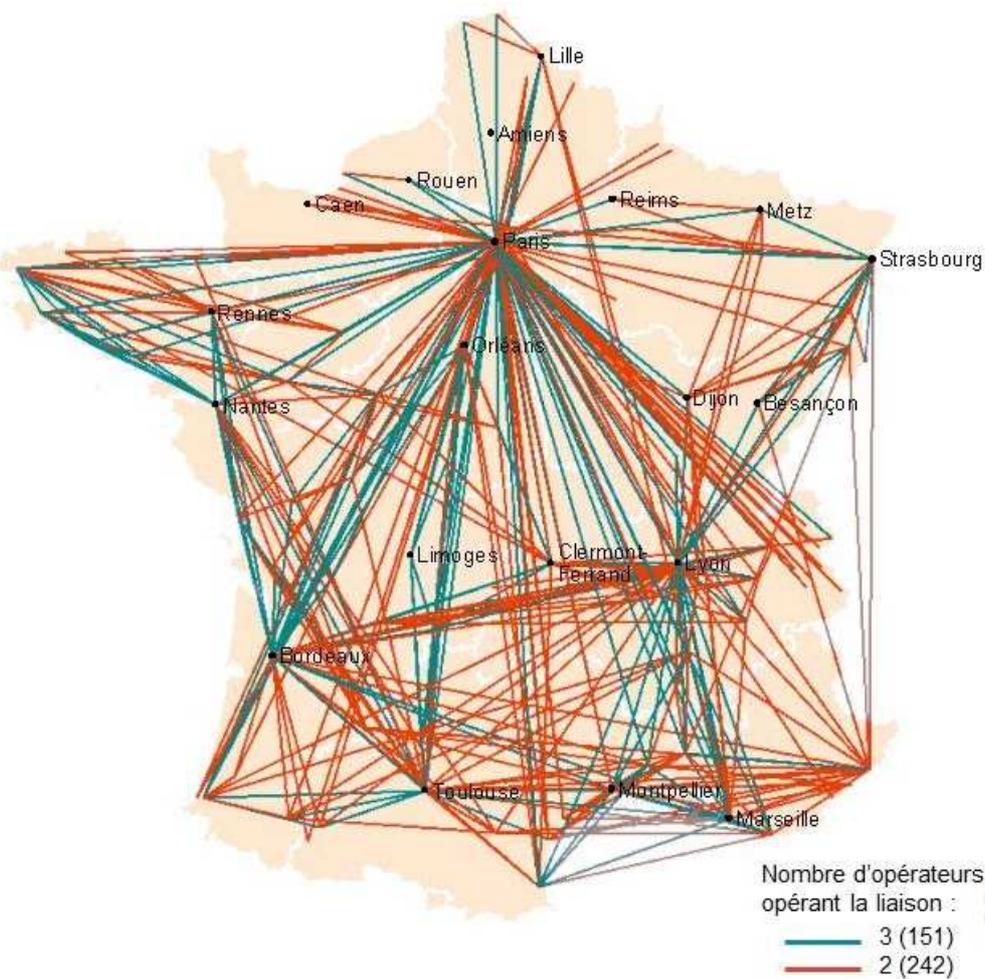
La hausse du nombre de liaisons en concurrence (+44 liaisons, soit +13 %), est inférieure à l'augmentation de l'offre des opérateurs nationaux (+15 %) : ces liaisons représentent à présent 27 % de l'offre. En revanche elles concentrent 88 % de la fréquentation. Ce ratio de concentration de la demande au regard de l'offre proposée reste stable, indépendamment des variations saisonnières que connaît ce marché, tant du point de vue de l'offre que de la demande.

Graphique 8 – Evolution du nombre de liaisons en concurrence et de leurs poids dans l'offre et la demande



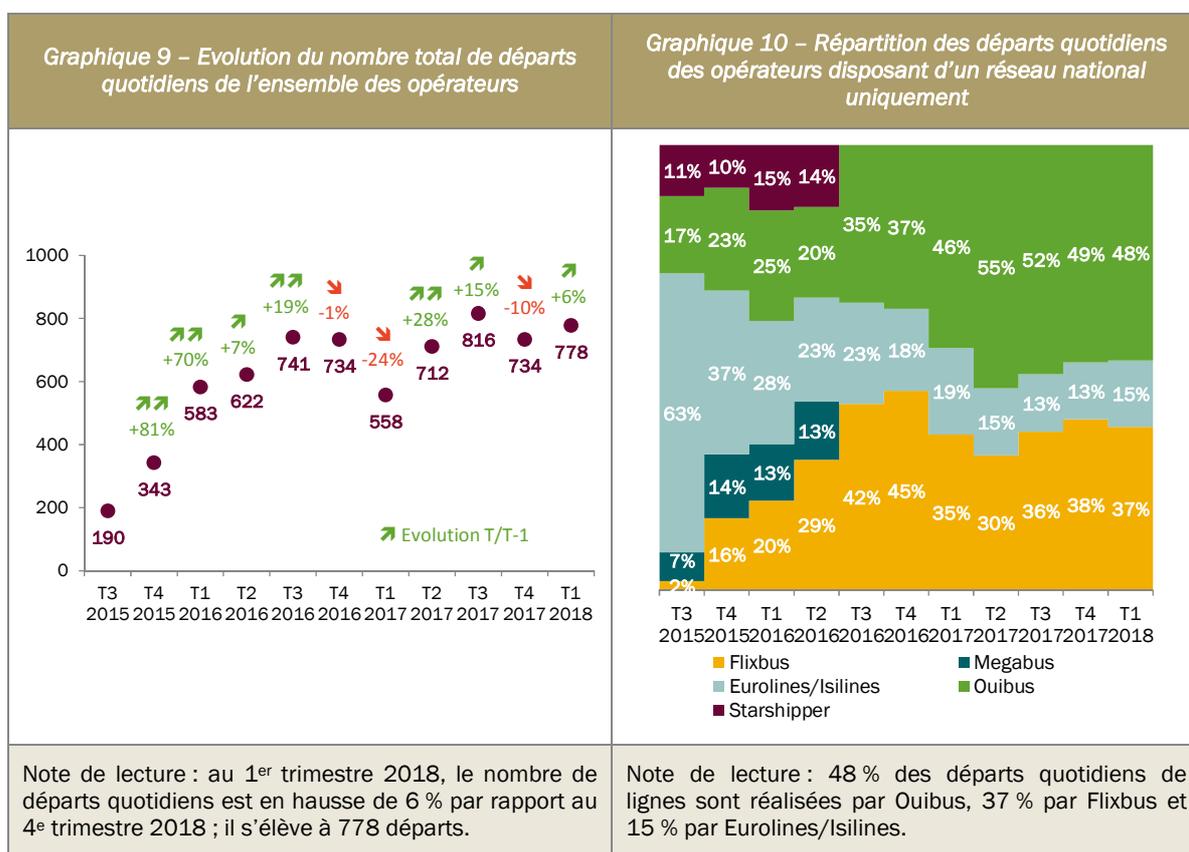
Note de lecture : au 1<sup>er</sup> trimestre 2018, 393 liaisons sont commercialisées par plusieurs opérateurs. Ces liaisons en concurrence représentent 27 % de l'offre et couvrent 88 % de la demande.

Figure 4 – Liaisons en concurrence au 1<sup>er</sup> trimestre 2018



## 2.3. Une augmentation de l'offre de départs quotidiens

Contrairement à ce qui avait été observé au T1 2017, le nombre de départs quotidiens est reparti en hausse ce trimestre par rapport au T4 2017. Cette hausse est observée chez l'ensemble des opérateurs et notamment chez Eurolines/Isilines (+25 %). Ouibus assure toujours près de la moitié de ces départs.



La plupart des villes les plus desservies ont connu une hausse des mouvements quotidiens par rapport au T1 2017, à l'exception notable de Bordeaux et Toulouse.

Figure 5 – Nombre de mouvements quotidiens par ville au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 et évolution par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2017

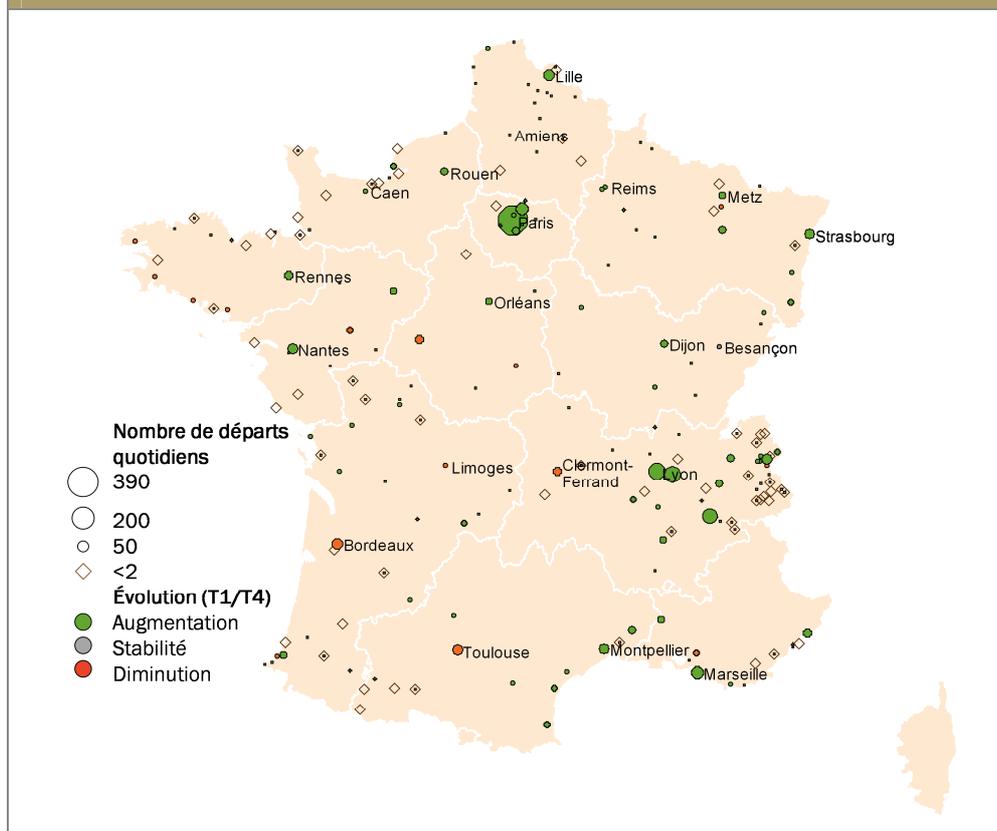
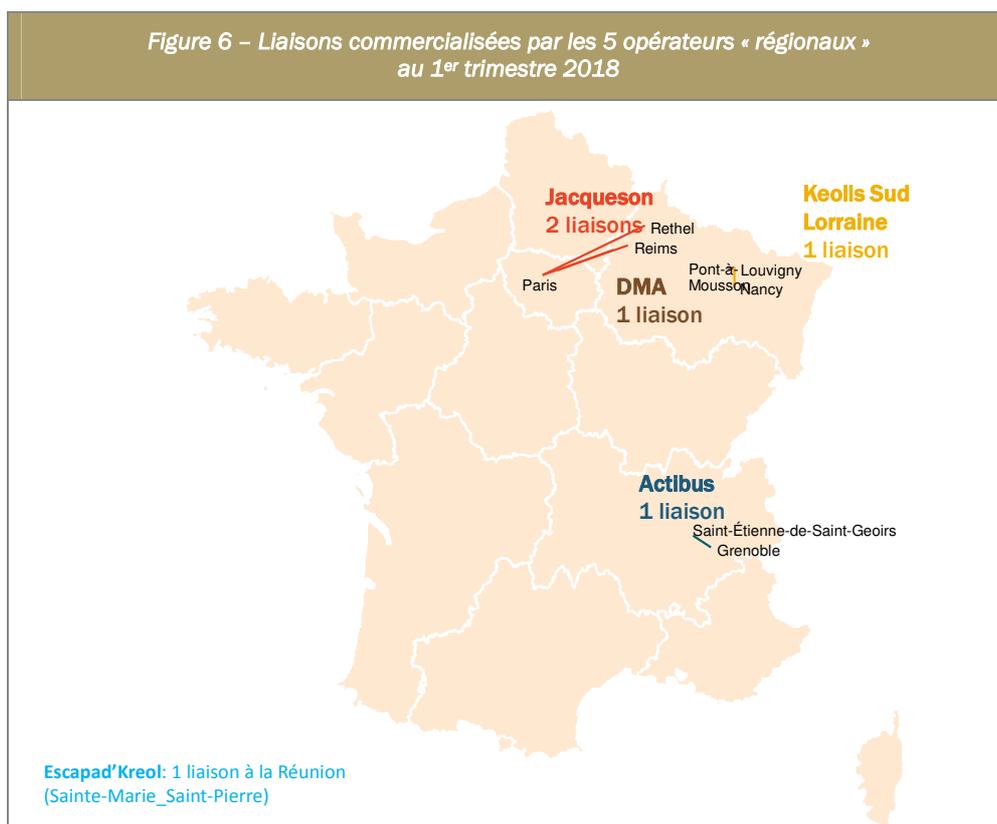
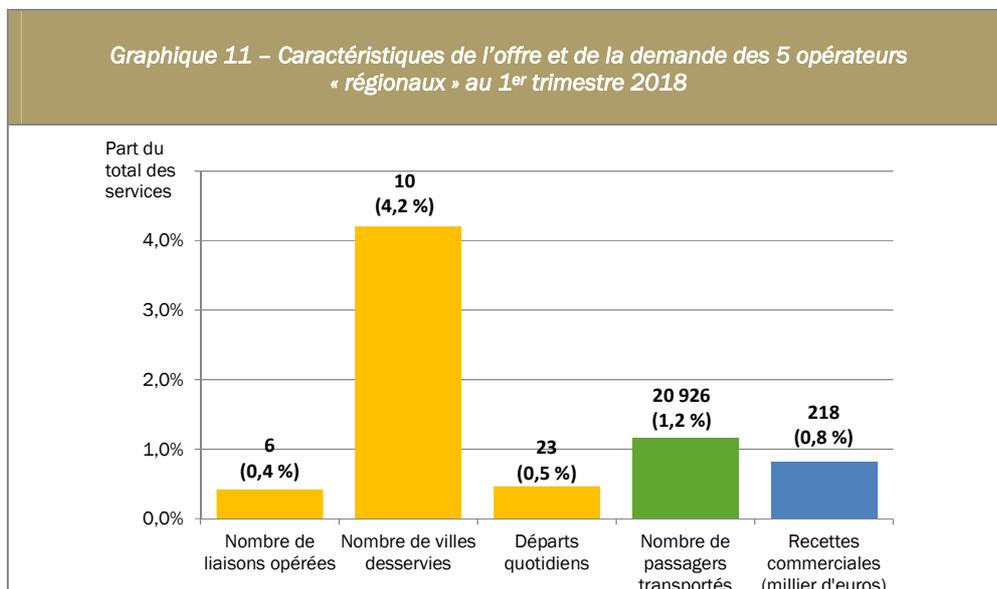


Tableau 3 – Top 10 des villes les plus desservies (en nombre de mouvements quotidiens)

Ville (évolution rang T/T-4)	Nombre de mouvements quotidiens		Evolution du nombre de mouvements quotidiens (T/T-4)	Evolution de la fréquentation (T/T-4)
	T1 2017	T1 2018		
1. Paris (0)	344	380	+36	13%
2. Lyon (0)	117	140	+22	22%
3. Aéroport de Lyon (+89)	4	130	+126	ND
4. Grenoble (+9)	35	111	+76	160%
5. Marseille (+2)	53	76	+23	30%
6. Roissy-en-France (0)	57	72	+15	83%
7. Bordeaux (-4)	73	68	-5	9%
8. Lille (-3)	58	65	+7	22%
9. Toulouse (-5)	66	61	-5	20%
10. Saint-Gervais-les-Bains (+39)	12	55	+42	ND

## 2.4. Les caractéristiques des offres ciblées commercialisées par les opérateurs régionaux

Avec l'arrêt saisonnier de Migratour, les opérateurs « locaux » ne représentent ce trimestre qu'une faible part de l'offre du secteur avec 10 villes desservies et 6 liaisons opérées. Ils représentent par ailleurs 3,8 % de la fréquentation mais moins d'1 % des recettes commerciales.



### 3. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018

#### 3.1. 1,8 millions de passagers ont voyagé à bord d'un SLO au 1<sup>er</sup> trimestre 2018

Comme observé à l'hiver 2016/2017, le 1<sup>er</sup> trimestre constitue le point bas annuel du marché SLO. Cependant, avec 1,8 million de passagers transportés, la fréquentation est nettement supérieure à celle du T1 2017 (+32 %). La Région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa place prépondérante dans la fréquentation des liaisons infrarégionales (61 % des flux contre 58 % au trimestre précédent). Sur les liaisons radiales, la Normandie concentre près d'1/5 des flux.

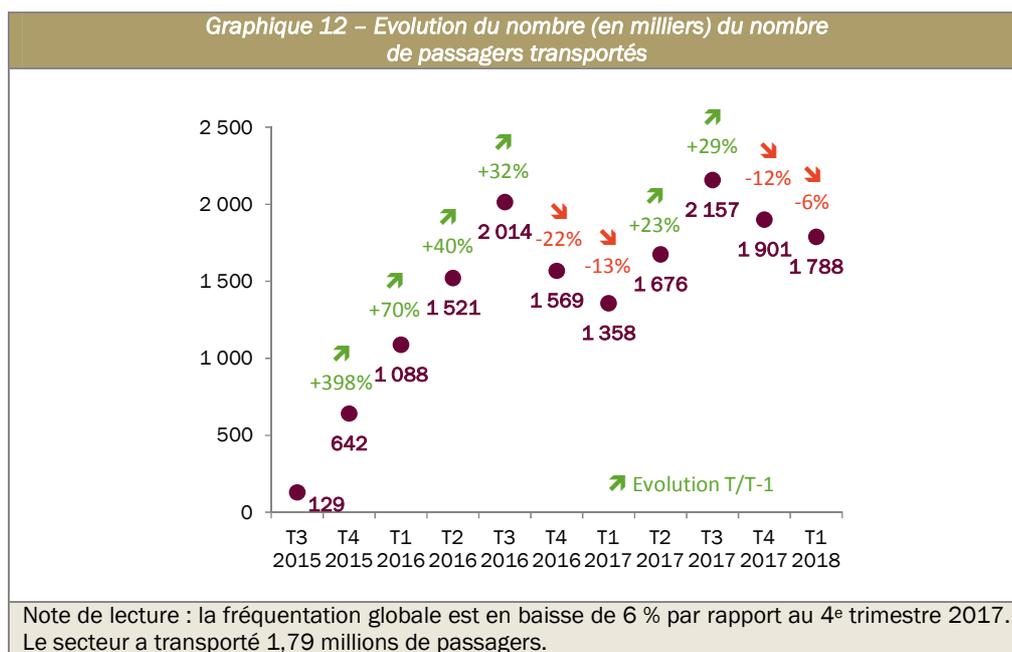
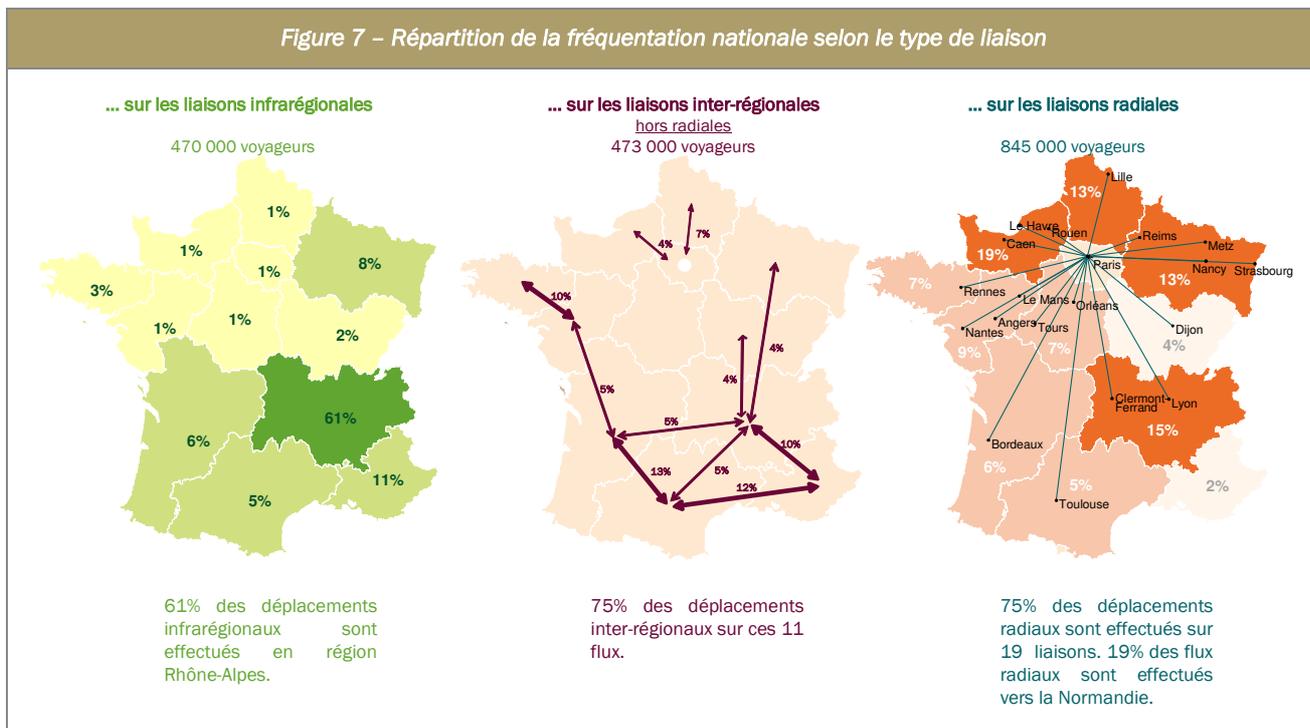
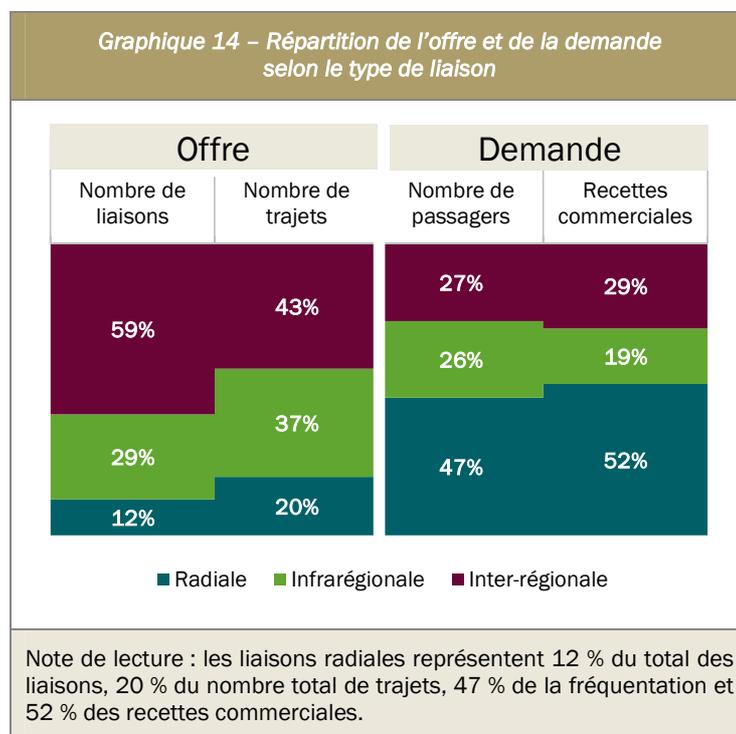
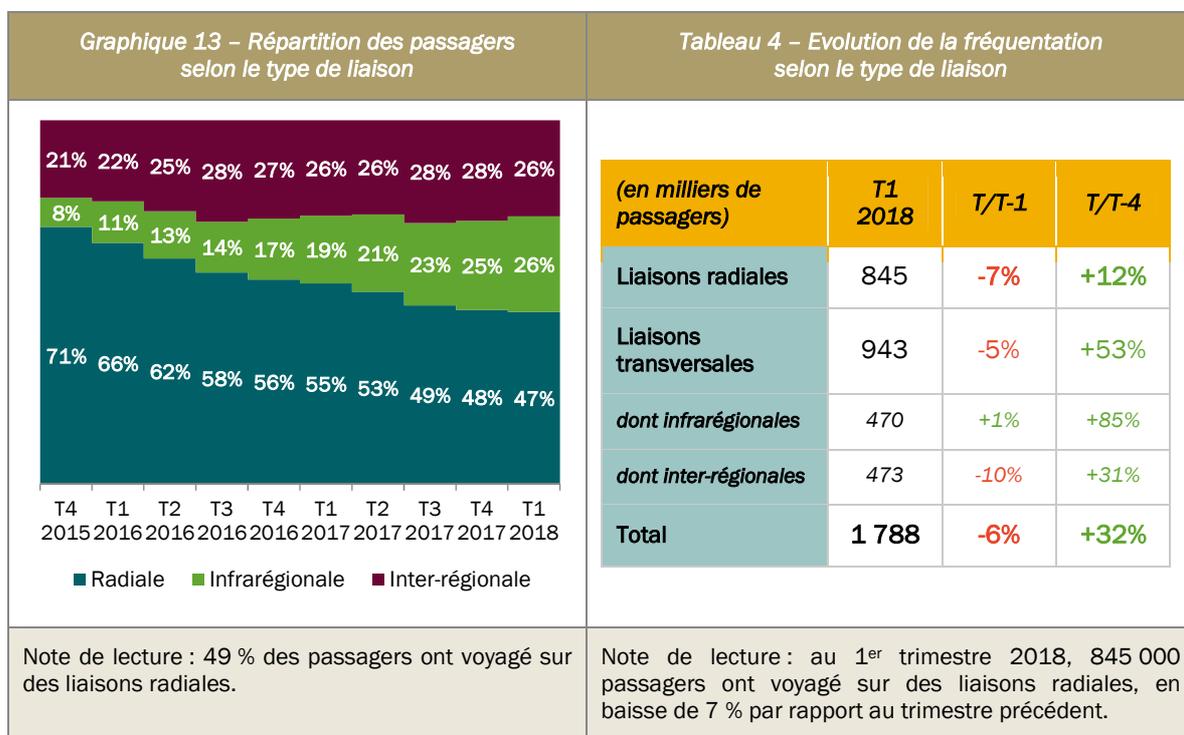


Figure 7 – Répartition de la fréquentation nationale selon le type de liaison



Alors qu'elles ne représentent que 12 % de l'offre, les liaisons radiales captent 47 % des passagers et 52 % des recettes commerciales. Malgré une baisse de la fréquentation sur les liaisons radiales et inter-régionales par rapport au T4 2017, une hausse est observée par rapport au T1 2017.



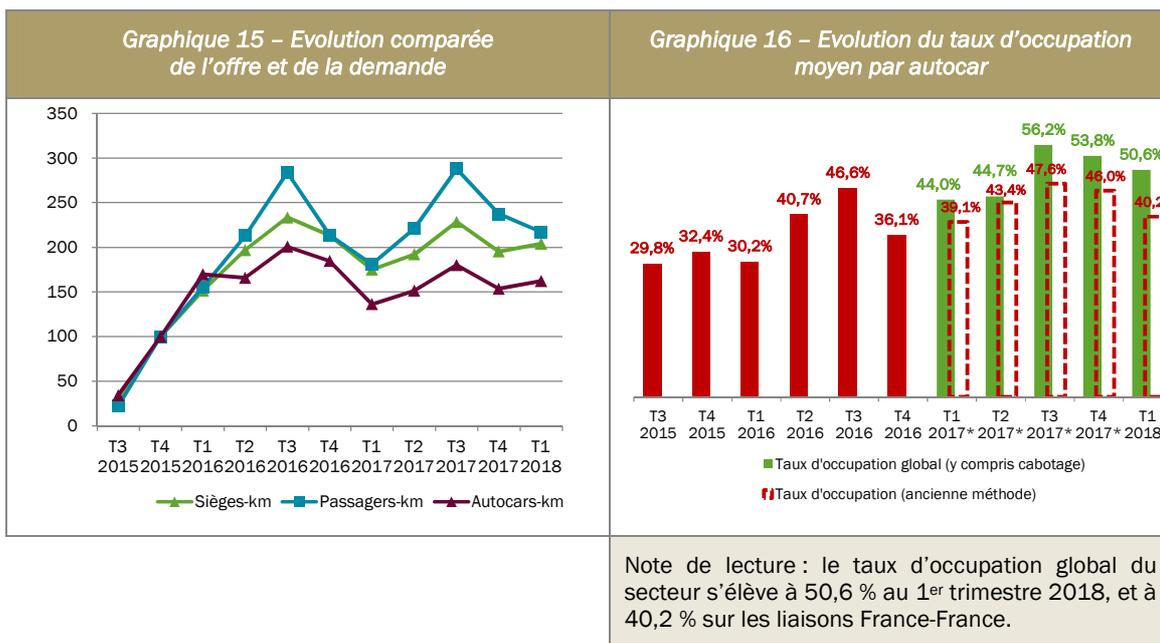
Le Top 10 concentre un peu moins d'un tiers de la fréquentation totale, soit [547 000 ; 569 000] passagers et comporte 3 liaisons non radiales (toutes infrarégionales de la Région Auvergne-Rhône-Alpes). Il y a également 3 liaisons entre Paris et la Normandie dans ce classement, toutes ont connu des hausses significatives de fréquentation par rapport au T1 2017.

Tableau 5 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 1<sup>er</sup> trimestre 2018

Liaisons (évolution rang T/T-1)	Distance moyenne (en km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quoti- diens	Recettes kilométrique moyenne (€ HT / 100 km)	Evolution de la fréquentation	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille_Paris** (-)	236	3	94 998	60 (+5)	4,3	-5%	8%
2. Grenoble_Aéroport de Lyon (-)	93	2	[73 ; 95 000]	62 (+5)	NC	8%	NC
3. Paris**_Rouen (+1)	136	3	73 307	29 (+2)	4,8	25%	11%
4. Lyon_Paris** (-1)	486	3	70 562	50 (+4)	3,8	-11%	3%
5. Grenoble_Lyon (-)	118	3	53 218	33 (+7)	4,7	-2%	30%
6. Paris**_Le Havre (+1)	204	3	39 448	20 (-1)	5,0	-2%	35%
7. Caen_Paris ** (+5)	243	2	38 824	16 (-)	3,9	12%	35%
8. Clermont- Ferrand_Lyon (-2)	180	3	36 221	24 (-1)	5,4	-14%	16%
9. Rennes_Paris **(-)	358	3	35 668	20 (-)	3,9	-4%	-4%
10. Toulouse_Paris ** (-2)	689	3	32 083	17 (-)	3,5	-15%	-11%

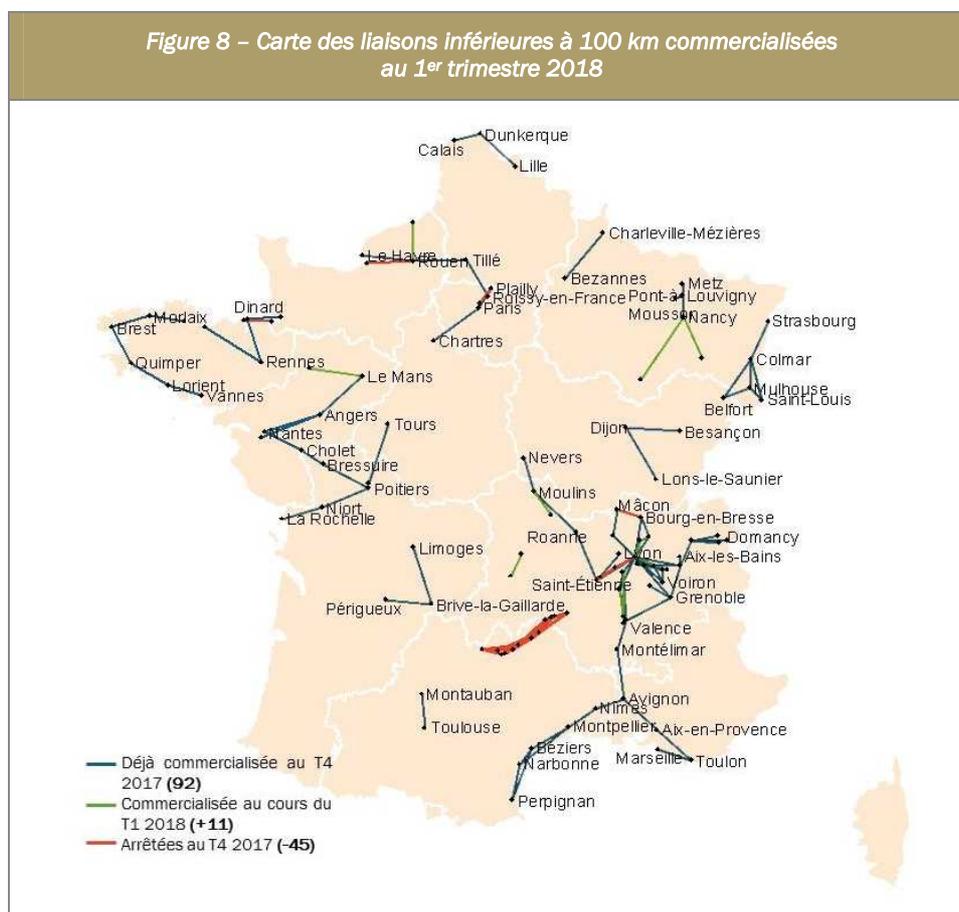
### 3.2. Une baisse du taux d'occupation en lien avec la baisse de la fréquentation et la hausse de l'offre

La baisse du taux d'occupation (-3,2 pp) est liée à une augmentation de l'offre de sièges-km alors que la fréquentation (en passagers-km) baisse de 6 %. Il s'établit toutefois à 50,6 % au T1, soit nettement plus qu'au T1 2017 (+6,6 pp) grâce à la résilience de la fréquentation sur les liaisons internationales.



### 3.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres

103 liaisons de moins de 100 km sont commercialisées au T1 2018 (65 au T1 2017). La fréquentation est en hausse sur les liaisons qui s'insèrent dans des lignes longue-distance, avec désormais 1,21 passager par trajet effectué sur ces liaisons (contre 0,91 au T1 2017).



Graphique 17 – Répartition de l'offre (en nombre de départs quotidiens) sur les liaisons inférieures à 100 km commercialisées au 4<sup>e</sup> trimestre 2017 et au 1<sup>er</sup> trimestre 2018

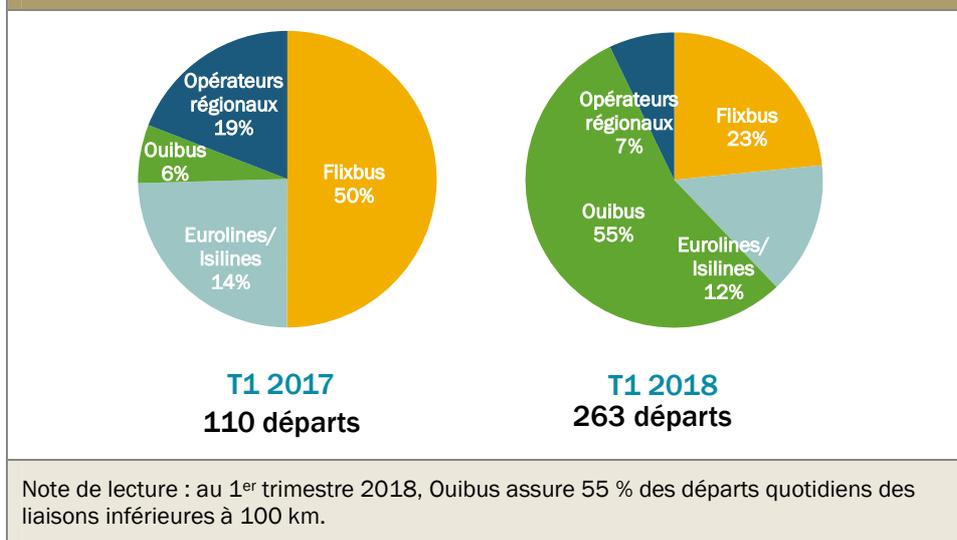
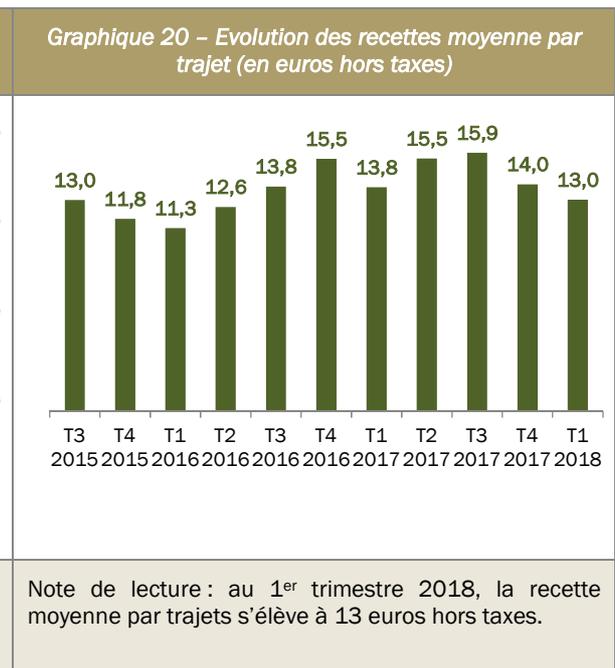
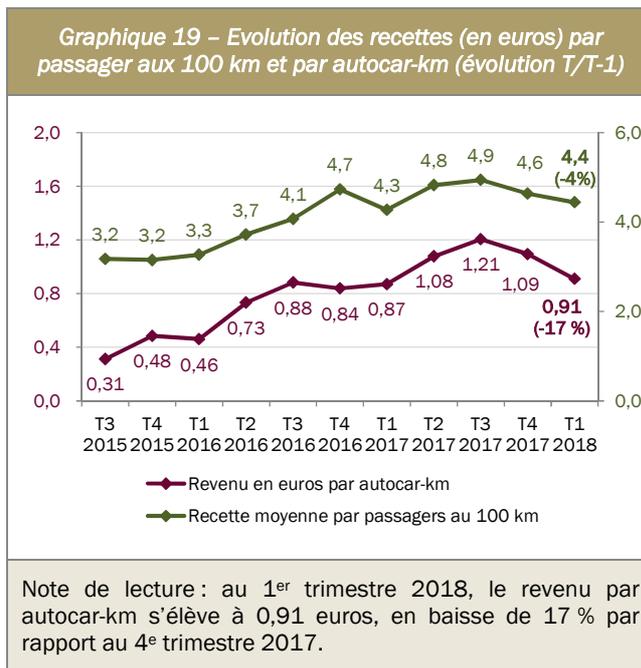
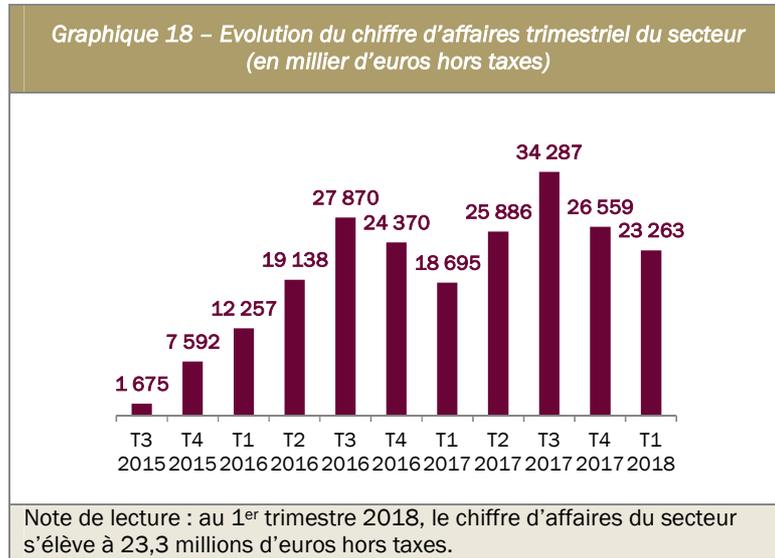


Tableau 6 – Répartition de l'offre de liaisons de moins de 100 km commercialisées au T1 2018 selon le type de ligne

	Nombre de liaisons	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar
Dessertes / Navettes aéroports / TGV	26	[110;140 000]	[8;11]
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroport/TGV)	77	19 120	1,21

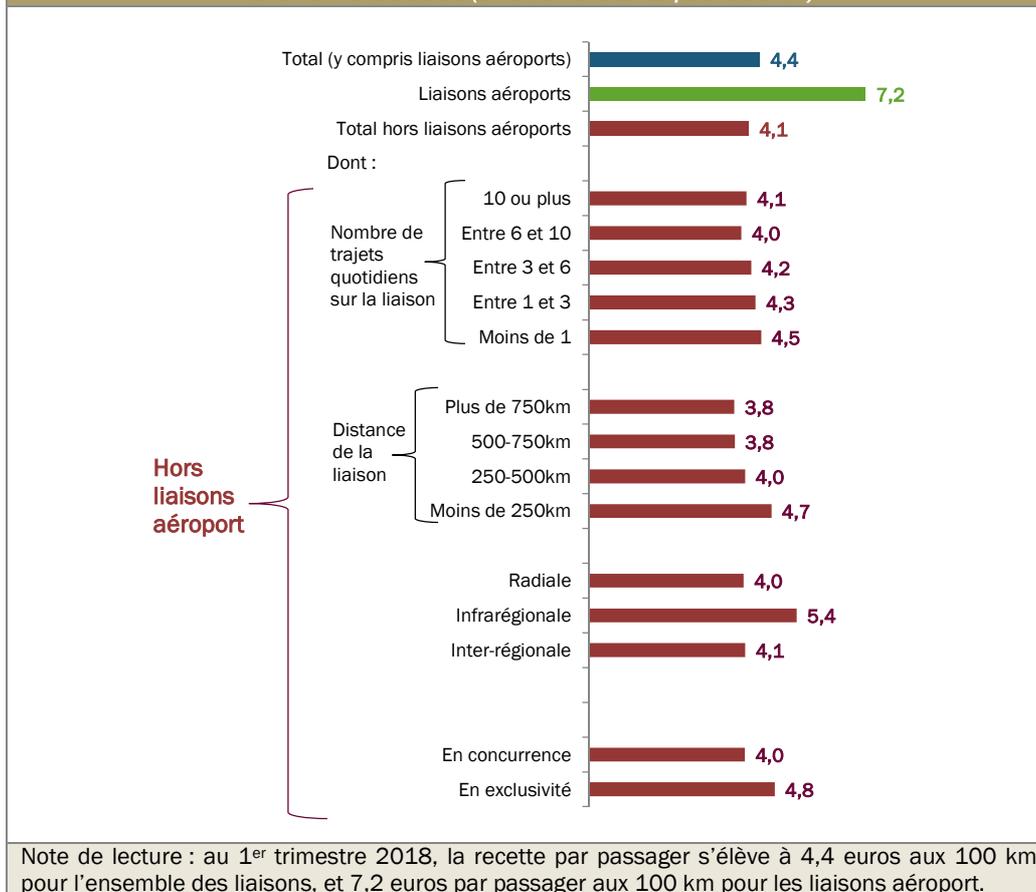
## 4. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018

Le chiffre d'affaires trimestriel est également en baisse conjoncturelle (-13 % sur un trimestre) mais reste supérieur au chiffre d'affaire du T1 2017 (+24 %), grâce notamment à une hausse de la fréquentation et de la recette kilométrique qui compense la baisse de la distance moyenne parcourue par passager (293 km au T1 2018, contre 322 au T1 2017).



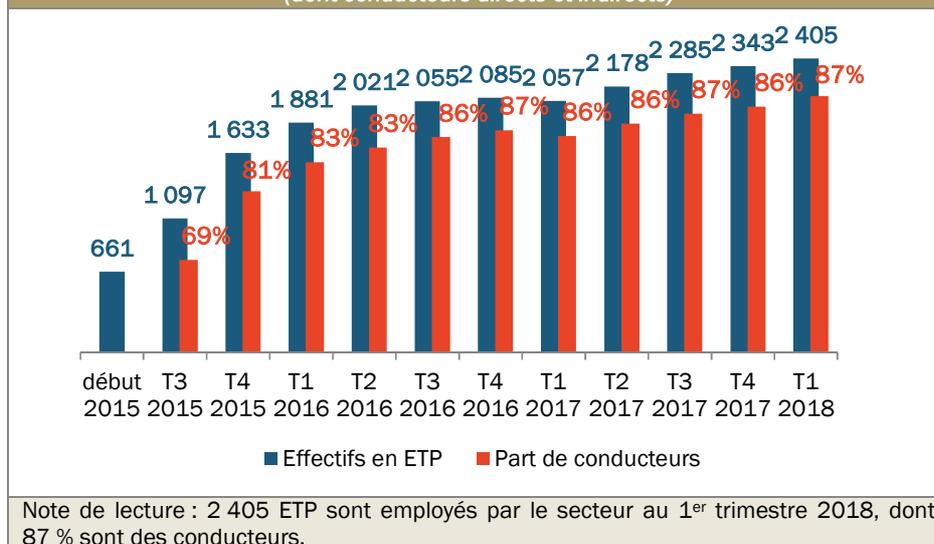
Comme observé au trimestre précédent, la recette kilométrique tirée des liaisons vers les aéroports est nettement supérieure à la moyenne. Ensuite, plus la liaison est longue, moins la recette kilométrique est élevée. Enfin, la recette est plus importante sur les liaisons opérées en exclusivité. Les effets de la distance et du caractère exclusif de l'exploitation des liaisons sur la recette commerciale restent similaires à la situation du trimestre précédent.

Graphique 21 – Recettes moyenne par passager selon les caractéristiques de la liaison au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 (en euro hors taxes pour 100 km)



Au 31 mars 2018, le secteur emploie 2 405 ETP (+62 ETP sur le trimestre), la part de conducteurs restant stable.

Graphique 22 – Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs directs et indirects)



## 5. ANNEXES

### 5.1. 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).

### 5.2. Méthodologie

En vertu de la décision adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 2135-2 (devenu L. 1264-2 après recodification) du code des transports, les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes doivent transmettre à l'Arafer trimestriellement des informations relatives à leur activité.

Cette étude ne couvre que les services réguliers interurbains et non-conventionnés par autocar. Elle se concentre sur la France en ne s'intéressant qu'aux liaisons (ou O-D) dont les villes sont situées en métropole. Sont prises en compte les lignes internationales dans la mesure où ces dernières proposent au moins une liaison ouverte à la vente entre deux villes françaises (« cabotage »). Le nom des liaisons internationales a donc été modifié pour correspondre à ce périmètre. Par exemple, la ligne Paris-Amiens-Lille-Bruxelles n'est prise en compte que dans son segment « Paris-Amiens-Lille » : la ligne est donc nommée ici « Paris-Amiens-Lille ».

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

### 5.3. 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 Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton et Gallieni (Bagnole)).

**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.

#### 5.4. Open-data

Les résultats présentés dans ce document sont également accessibles sous forme de bases de données au format tableur. Le jeu de données est réactualisé trimestriellement et peut être téléchargé à partir du site Internet de l'Autorité. Il est également référencé sur la plateforme « data.gouv.fr » (mots-clés : « arafer », « SLO »).