

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 2e trimestre 2018



Sommaire

1. SYNTHESE.....	3
2. BILAN DE L'OFFRE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2018.....	4
2.1. 13 opérateurs sur le marché des SLO	4
2.2. L'offre de dessertes s'étend tout en conservant son caractère saisonnier récurrent.....	5
2.3. Une offre de liaisons en hausse de 26 %, un record depuis 2 ans.....	8
2.4. La concurrence entre opérateurs nationaux s'effectue toujours sur 393 liaisons	11
2.5. Une augmentation de l'offre de départs quotidiens	13
2.6. Les fréquences observées par type de liaisons.....	15
2.7. Les caractéristiques des offres ciblées commercialisées par les opérateurs « locaux »	15
3. ANALYSE DE LA DEMANDE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2018.....	16
3.1. 2,4 millions de passagers ont voyagé à bord d'un SLO au deuxième trimestre 2018	16
3.2. La structure de la demande par typologie de liaisons se stabilise	16
3.1. Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent toujours environ 30 % de la demande....	17
3.2. Un taux d'occupation record de 61 % sur le trimestre.....	18
3.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres	19
4. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU DEUXIEME TRIMESTRE 2018.....	21
4.1. Le chiffres d'affaires trimestriel en forte hausse	21
4.2. Les emplois directs et indirects liés à la conduite continuent d'augmenter	23
5. ANNEXES.....	24
5.1. Graphiques et cartes supplémentaires.....	24
5.2. A propos de cette note de conjoncture	25
5.3. Méthodologie	25
5.4. Définitions.....	25
5.5. Open-data.....	26

1. SYNTHÈSE

Au deuxième trimestre 2018, la fréquentation domestique des services librement organisés de transport par autocar a progressé de 43 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, franchissant ainsi un nouveau record avec 2,4 millions de passagers transportés. Un tel taux de croissance de la demande n'avait pas été observé depuis 2016¹, dans un contexte favorisé par le conflit social du secteur ferroviaire qui a persisté tout au long du trimestre. En outre, les opérateurs ont à la fois atteint un taux d'occupation de leurs autocars de 61 % (niveau le plus élevé depuis la libéralisation), tout en améliorant la recette kilométrique par passager transporté, qui atteint 5,1 € HT aux 100 km (+ 4 % sur 1 an).

Le fort développement de la demande s'observe sur tous les types de liaisons (radiales et transversales), et tout particulièrement sur les liaisons infrarégionales (+72 % sur 1 an). Les liaisons transversales captent désormais 52 % de la fréquentation, contre 47 % un an plus tôt.

En conséquence, le chiffre d'affaires trimestriel bondit de 40 %² et atteint 36,2 millions d'euros hors taxes, soit un revenu moyen de 1,3 euro hors taxes par autocar-km. Au deuxième trimestre 2018, les opérateurs ont donc transporté en moyenne chaque jour 26 400 passagers effectuant chacun un trajet moyen de 298 km pour 15,1 € HT de recette commerciale.

Le nombre d'opérateurs présents sur le marché évolue également avec l'entrée de quatre nouveaux transporteurs³ commercialisant leur offre sur la plateforme BlaBlaCar. Ils viennent s'ajouter aux 8 opérateurs⁴ déjà présents au trimestre précédent, ainsi qu'à Migratour qui reprend son activité saisonnière. Il y a donc au total 13 opérateurs actifs sur le marché ce trimestre.

L'offre de dessertes augmente de 17 %⁵ sur un trimestre, avec 279 communes françaises desservies par les opérateurs. Près de 70 % des nouvelles dessertes du trimestre étaient déjà commercialisées en 2017⁶, illustrant le caractère désormais récurrent des politiques d'offres saisonnières. Le nombre total de liaisons commercialisées augmente également fortement (+26 % au global et +11 % hors Migratour) et s'établit à 1 811 liaisons ce trimestre. Avec 1 594 liaisons, les 3 principaux opérateurs augmentent leur offre de liaisons de 11 % (soit 156 liaisons supplémentaires par rapport au trimestre précédent), et étoffent également leur maillage de sorte que le nombre moyen de destinations directes par ville desservie s'établit à 12,7 contre 12,1 au trimestre précédent et 11,1 un an plus tôt). C'est l'offre de FlixBus qui reste la plus dense sur le territoire (68 % des villes desservies, 58 % des liaisons commercialisées), devant Ouibus (56 % des villes desservies, 33 % des liaisons commercialisées) et Eurolines/Isilines (32 % des villes desservies, 26 % des liaisons commercialisées). La concurrence⁷ entre les 3 principaux opérateurs se concentre quelque peu ce trimestre : celle-ci se manifeste en effet sur 393 liaisons, soit 25 % de l'offre qui concerne 88 % de la fréquentation, alors que le ratio moyen observé depuis la libéralisation s'établit à 28 % de l'offre pour 85 % de la demande.

Le nombre moyen de départs quotidiens de lignes s'établit à 859 (+10 % par rapport au premier trimestre), soit le niveau le plus haut depuis l'ouverture du marché. Tous les opérateurs ont augmenté leurs fréquences, Ouibus restant l'opérateur qui offre le plus de départs quotidiens (44 %), suivi de FlixBus (37 %), d'Eurolines/Isilines (16 %) et des autres opérateurs (3 %). L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les autocars ce trimestre connaît une hausse similaire (28 millions de kilomètres soit +10 % par rapport au dernier trimestre).

Enfin, au 30 juin 2018, le secteur emploie 2 542 ETP (emplois directs des opérateurs et emplois de conducteurs sous-traitants affectés à cette activité), soit 134 ETP supplémentaires (+6 %) par rapport au premier trimestre. La part de conducteurs (86 %) reste stable.

¹ En taux de croissance trimestrielle (T/T-1) : depuis le T2 2016 ; en taux de croissance annuelle (T/T-4) : depuis le T4 2016.

² Par rapport au T2 2017. L'augmentation est de 56 % par rapport au T1 2018.

³ Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, Orain et Philippe.

⁴ Par ordre alphabétique : Actibus, DMA, Escapad'Kreol, Eurolines/Isilines, FlixBus, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine et Ouibus.

⁵ 54 nouvelles dessertes, 13 dessertes arrêtées.

⁶ Migratour concourt fortement à l'augmentation du nombre de dessertes (+19 villes, soit 35 % des nouvelles villes) avec la reprise de la ligne saisonnière commercialisée entre Le Puy-en-Velay et Conques.

⁷ Critère : existence d'une liaison commercialisée entre deux communes par au moins deux opérateurs nationaux au 2^e trimestre 2018 (l'adresse du point d'arrêt peut cependant différer dans la commune de départ et/ou d'arrivée selon les opérateurs).

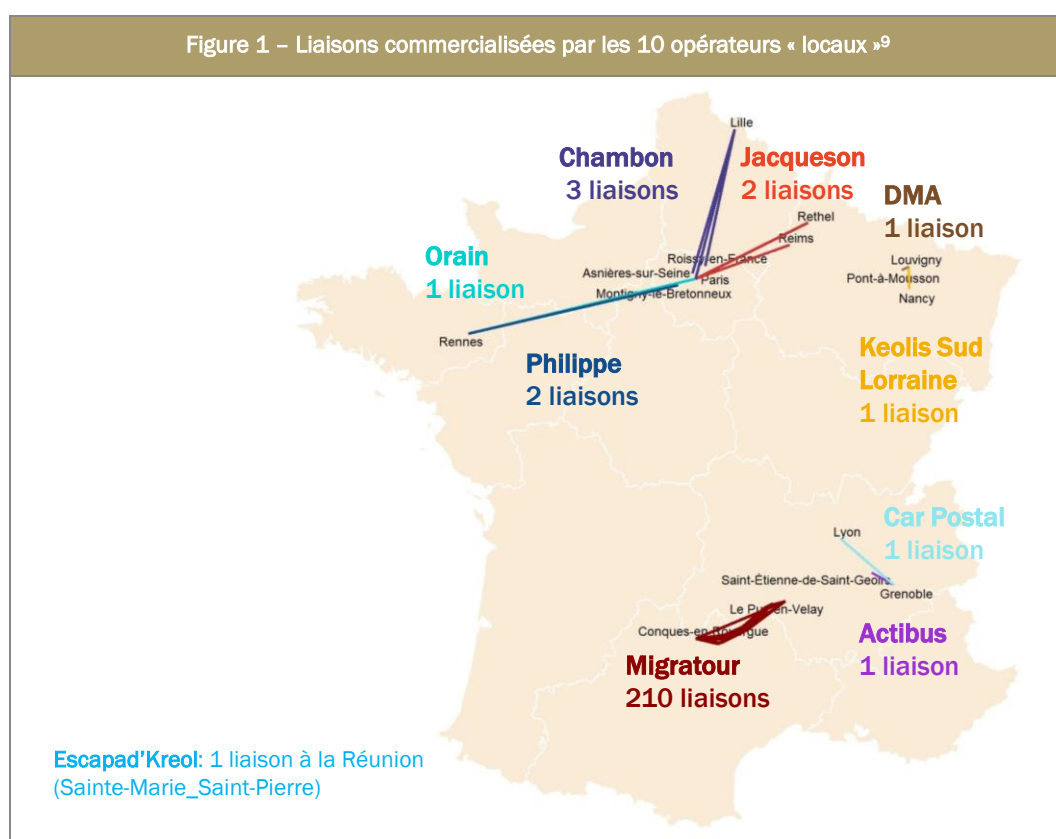
2. BILAN DE L'OFFRE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2018

2.1. 13 opérateurs sur le marché des SLO

Le nombre d'opérateurs présents sur le marché augmente significativement ce trimestre avec l'entrée de quatre nouveaux transporteurs commercialisant leur offre sur la plateforme BlaBlaCar⁸: Car Postal, qui opère une liaison entre Lyon et Grenoble, Chambon, qui réalise 3 liaisons : Asnières-sur-Seine – Lille, Paris – Lille et Roissy – Lille, Orain, qui propose une liaison entre Paris et Rennes et enfin Autocars Philippe, qui offre 2 liaisons: Paris – Rennes et Montigny-le-Bretonneux – Rennes.

Ces nouveaux opérateurs viennent s'ajouter aux 8 opérateurs déjà présents au trimestre précédent (Actibus, DMA Autocars, Escapad'Kreol, Eurolines/Isilines, Flixbus, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine et Ouibus), ainsi qu'à Migratour, qui reprend son activité saisonnière, soit un total (record) de 13 opérateurs actifs sur le marché ce trimestre.

Dans un contexte favorable au report modal de la demande lié à la période de conflit social dans le ferroviaire, l'entrée simultanée de 4 nouveaux opérateurs au cours du trimestre illustre à nouveau la faible barrière à l'entrée sur ce marché pour des transporteurs qui peuvent se positionner de manière agile et commercialiser leur offre aisément en ayant recours à un partenariat avec une plateforme comme BlaBlaCar, évitant ainsi des coûts de développement liés à l'acquisition de clients.

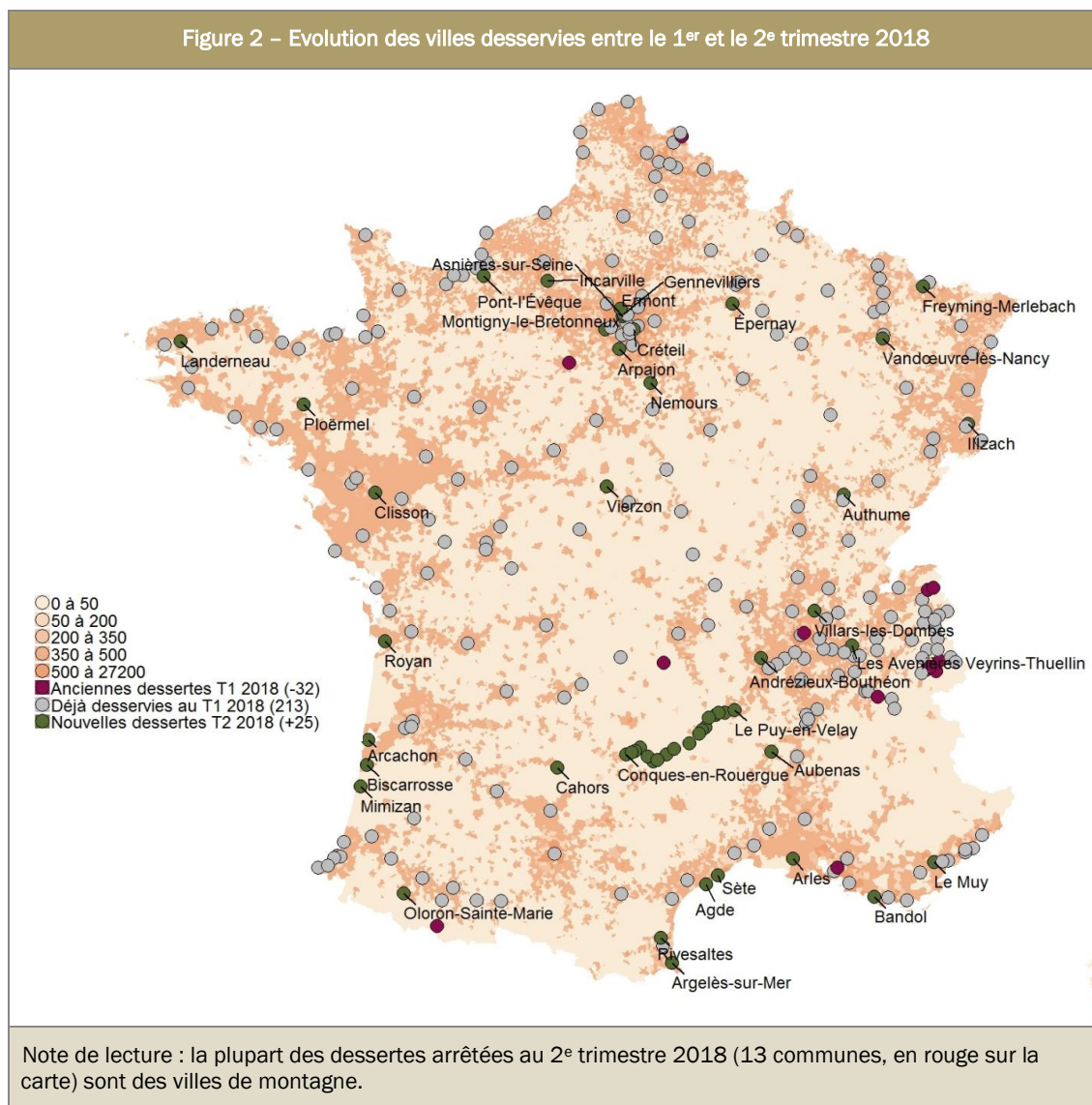


⁸ Ces quatre opérateurs sont regroupés sous la dénomination « BlaBlaCar » dans la suite du document.

⁹ Les opérateurs « locaux » sont tous les opérateurs hors Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus.

2.2. L'offre de dessertes s'étend tout en conservant son caractère saisonnier récurrent

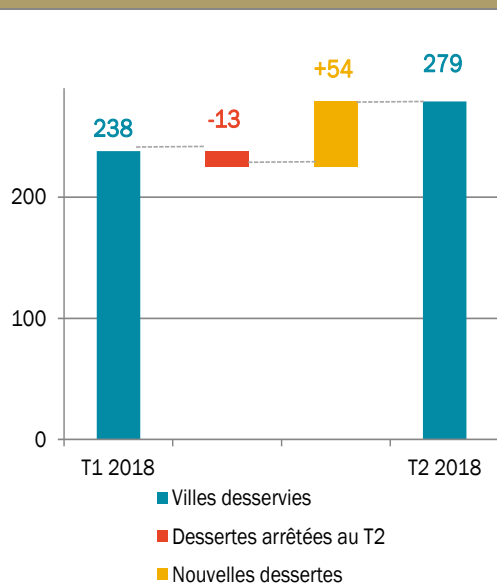
Au deuxième trimestre 2018, 279 communes françaises sont desservies par l'ensemble des opérateurs SLO (soit +17 % par rapport au premier trimestre). La fin de la saison hivernale et la fermeture résultante des stations de ski sont les principales causes de l'arrêt de dessertes (-13) ce trimestre. Par ailleurs, la reprise de la ligne saisonnière Migratour (qui compte 19 villes) contribue à l'augmentation du nombre total de nouvelles villes desservies (+54 nouvelles dessertes).



Au total, 70 % des nouvelles villes desservies l'était déjà au cours de l'année 2017, illustrant le caractère désormais récurrent des politiques d'offres saisonnières.

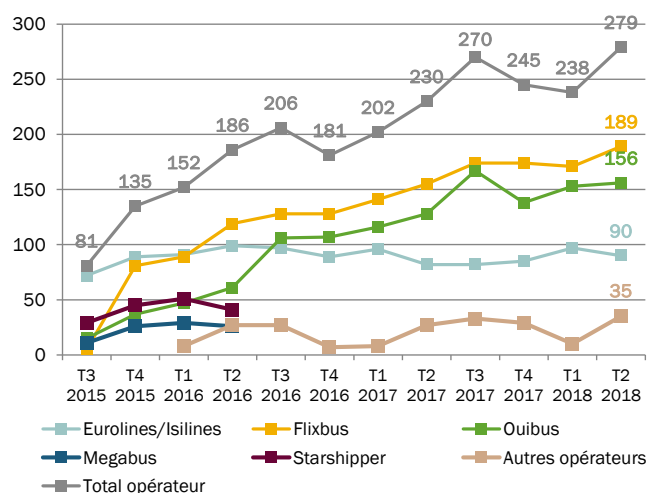
Flixbus, et dans une moindre mesure Ouibus, ont étoffé leurs offres ce trimestre (avec respectivement +18 et +3 villes desservies), tandis que Eurolines/Isilines perd 7 destinations par rapport au trimestre précédent.

Graphique 1 - Evolution du nombre total de villes desservies entre le 1er et le 2e trimestre 2018



Note de lecture : avec un solde de 41 dessertes supplémentaires, le nombre de villes desservies passe de 238 à 279 entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2018.

Graphique 2 - Evolution du nombre de villes desservies par l'ensemble des opérateurs



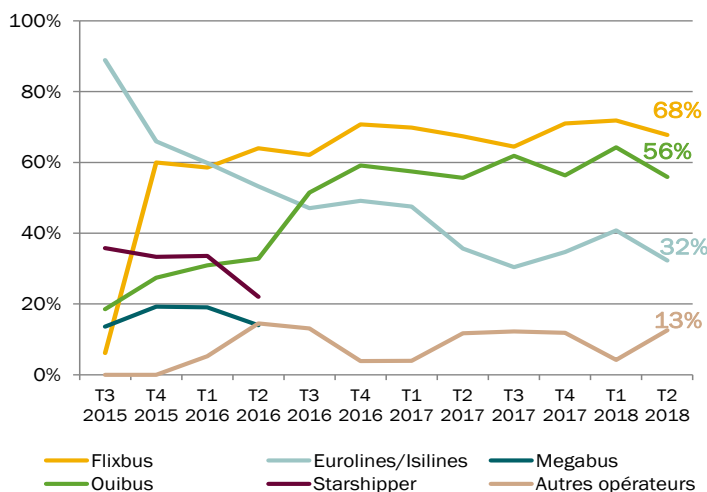
Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Eurolines/Isilines dessert 90 villes sur les 279 desservies par l'ensemble des opérateurs.

Les opérateurs « locaux », en particulier Migratour et BlaBlaCar contribuent fortement à l'augmentation du nombre de dessertes totales (39 % des 54 nouvelles villes desservies).

De ce fait, le taux de couverture des trois opérateurs nationaux baisse.

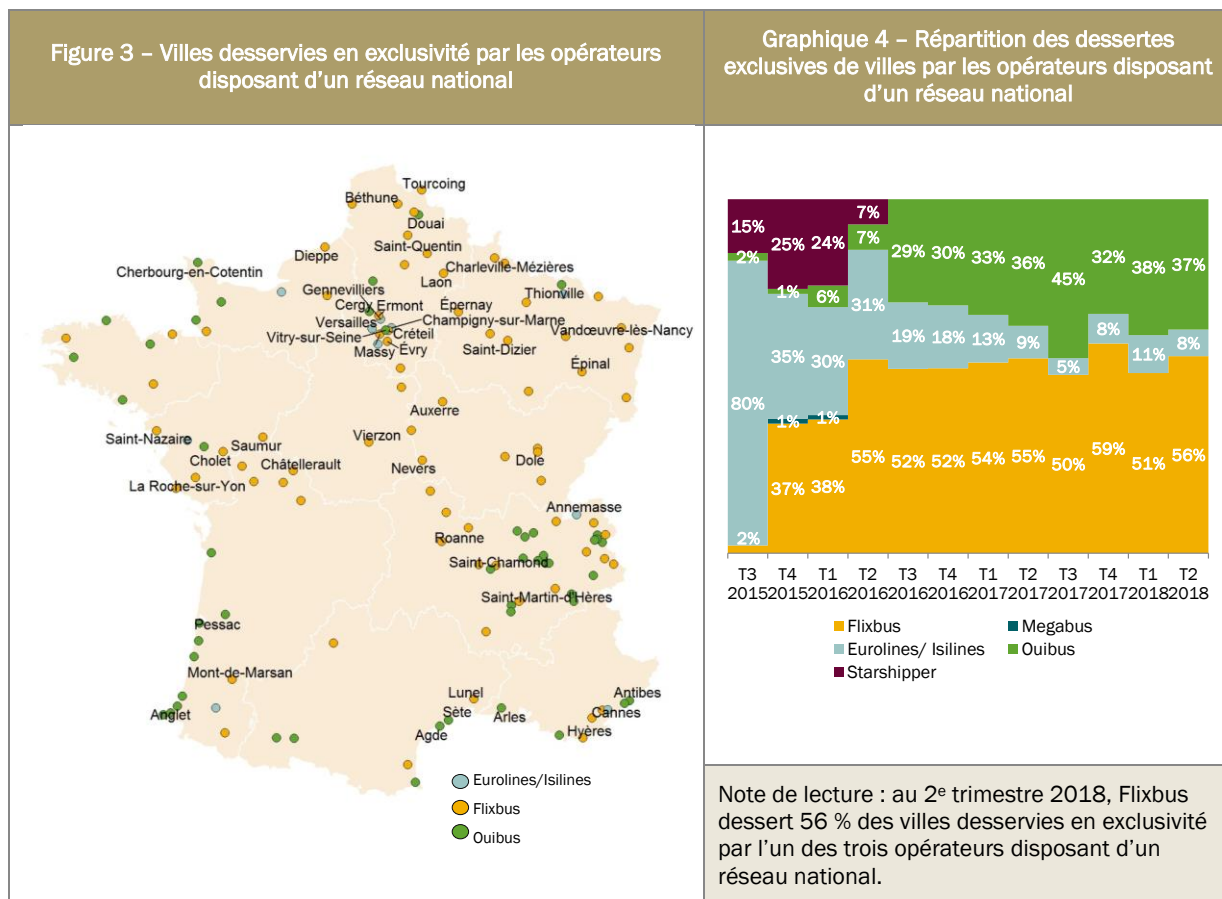
Flixbus reste cependant l'opérateur qui dessert le plus grand nombre de villes avec une offre qui couvre 68 % du total des dessertes, contre 56 % pour Ouibus, et 32 % pour Eurolines/Isilines.

Graphique 3 - Evolution du taux de couverture par opérateur du réseau de villes desservies



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Flixbus dessert 68 % du total des villes desservies, Ouibus 56 %.

Plus de la moitié (53 %, soit 133 villes) des villes desservies par les opérateurs nationaux le sont en exclusivité. La répartition de ces villes est représentée sur la Figure 3. Flixbus dessert 56 % (soit 74 villes) des dessertes exclusives, en augmentation par rapport au trimestre précédent (la part de dessertes exclusives de Flixbus au premier trimestre était de 51 %). La part de Ouibus est en léger recul, et s'élève à 37 % (soit 49 villes).



Les dessertes exclusives représentent 39 % de l'offre de Flixbus, contre 31 % pour Ouibus et 11 % pour Eurolines/Isilines. Cette part est en hausse pour Flixbus et Ouibus : au premier trimestre, elle s'élevait respectivement à 33 % et 28 %.

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

Au 2 ^e trimestre 2018	Eurolines/Isilines	Flixbus	Ouibus	Opérateurs nationaux
Nombre de villes en exclusivité (évolution par rapport au T1)	10 (-2)	74 (17)	49 (6)	133 (21)
Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur	11 %	39 %	31 %	53 %

Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Flixbus dessert 74 villes en exclusivité (17 villes supplémentaires par rapport au trimestre précédent), soit 39 % de son offre de dessertes.

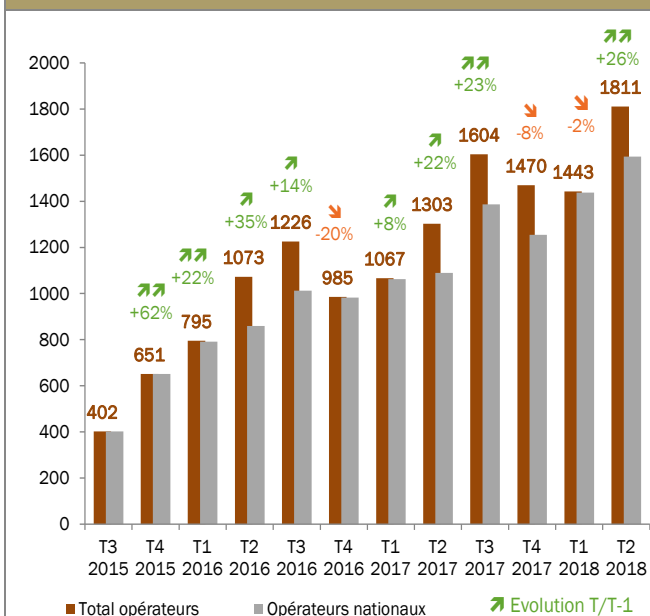
2.3. Une offre de liaisons en hausse de 26 %, un record depuis 2 ans

Le nombre total de liaisons commercialisées au deuxième trimestre, porté par la ligne saisonnière de Migratour (qui compte 210 liaisons), augmente de 26 % et s'élève à 1 811 liaisons.

Avec 1 594 liaisons, les opérateurs nationaux augmentent leur offre de 11 % (soit 156 liaisons supplémentaires).

Ce développement permet de densifier le réseau commercialisé, puisque les voyageurs se voient désormais proposer en moyenne 12,7 destinations directes au départ de chaque ville desservie, contre 12,1 au premier trimestre et 11,1 un an plus tôt.

Graphique 5 – Evolution du nombre total de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, l'offre de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs a augmenté de 26 % et s'établit à 1 811 liaisons desservies par l'ensemble des opérateurs.

La Figure 4 représente le nombre de destinations directes par ville. Les villes desservies qui sont reliées à un plus grand nombre de destinations sont également celles qui sont les plus importantes en termes de taille : les villes qui desservent plus de 30 destinations (qui représentent près de 10 % de l'offre) ont en moyenne 280 000 habitants, contre 59 000 habitants en moyenne pour l'ensemble des villes. A l'inverse, les villes qui ont moins de 10 destinations directes et qui représentent 61 % de l'offre ont en moyenne 23 500 habitants.

Figure 4 – Nombre de destinations directes par villes
au 2^e trimestre 2018

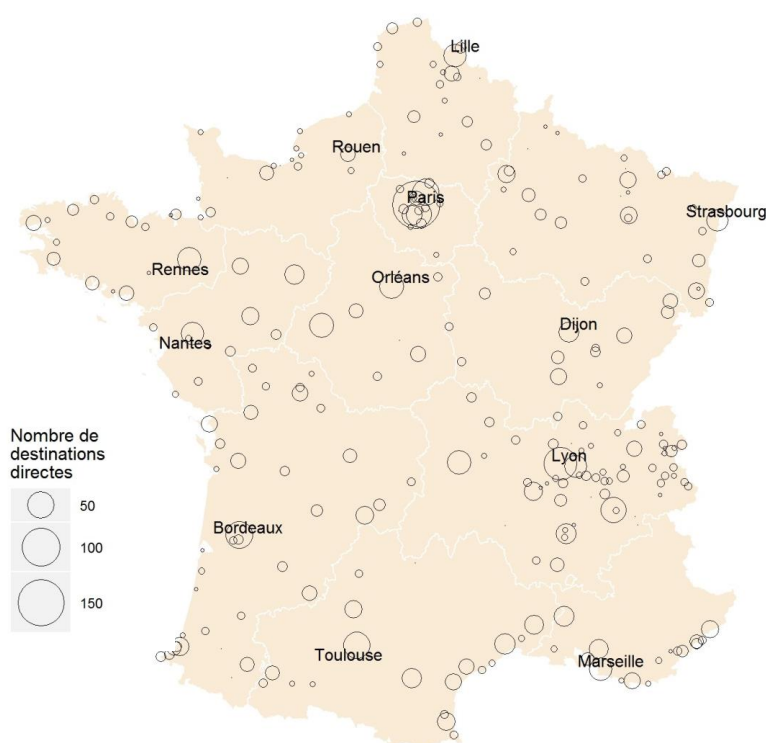


Tableau 2 – Top 10 des villes qui sont reliées au plus grand nombre de destinations directes

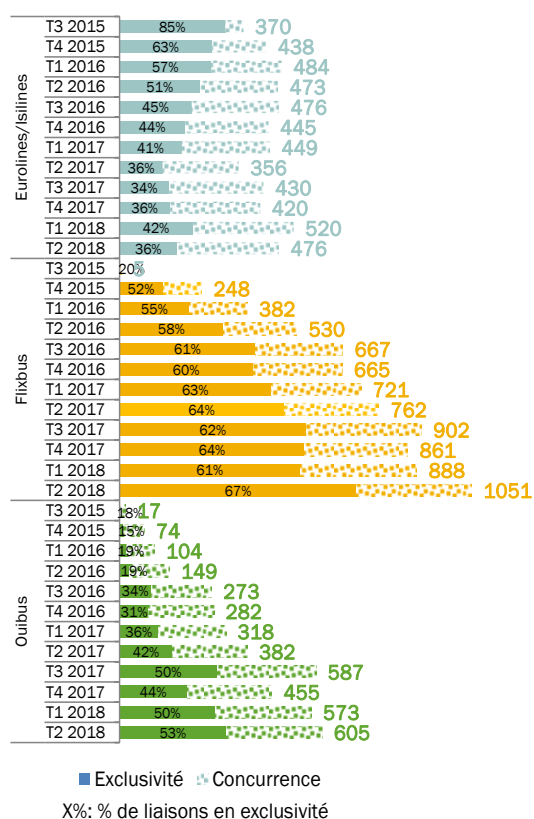
Au 2 ^e trimestre 2018	Nombre de destinations directes proposées
Paris	198
Lyon	93
Bordeaux	64
Aéroport Charles-de-Gaulle	61
Toulouse	60
Grenoble	55
Orly	55
Tours	52
Orléans	51
Rennes	49

Du côté des principaux opérateurs, c'est principalement Flixbus, et dans une moindre mesure Ouibus qui ont développé leur offre ce trimestre avec respectivement +163 et +32 liaisons. Ces deux opérateurs atteignent leur propre record en nombre de liaisons commercialisées depuis l'ouverture du marché. A l'inverse, Eurolines/Isilines affiche un recul de son offre de liaisons (-44 liaisons par rapport au trimestre précédent) et dispose ainsi d'un volume de liaison similaire à son niveau de 2016.

Le taux de couverture de l'offre de liaison est toujours la plus importante pour Flixbus (qui couvre 58 % du marché), mais à l'instar de Ouibus et d'Eurolines/Isilines, ce taux est en baisse du fait de l'augmentation globale du nombre de liaisons commercialisées qui résulte du développement des opérateurs « locaux » et notamment du retour de Migratour.

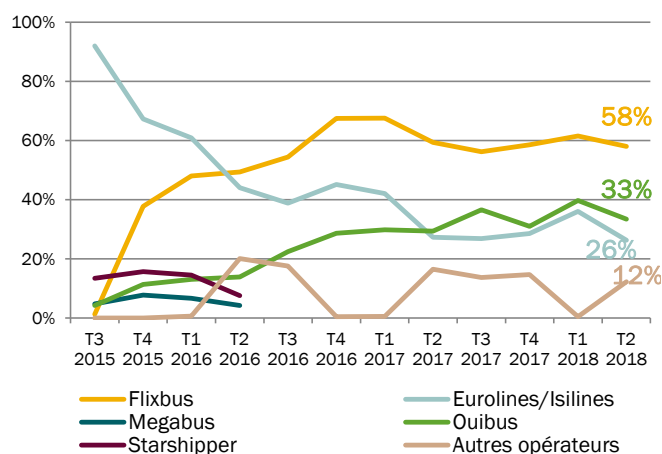
Le nombre de liaisons desservies en exclusivité est en hausse pour Flixbus de 30 % (soit 708 liaisons ce trimestre) et ces liaisons représentent à présent 67 % de son offre de liaisons. Il s'agit de l'opérateur dont l'offre est la moins concurrencée. A l'inverse, Eurolines/Isilines dispose d'une offre très concurrencée (64 % de son offre en concurrence avec au moins un autre opérateur disposant d'un réseau national).

Graphique 6 – Nombre de liaisons commercialisées (dont en concurrence/en exclusivité) par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Flixbus commercialise, 1051 liaisons, dont 67 % sont en exclusivité.

Graphique 7 – Taux de couverture par opérateur du réseau de liaisons commercialisées par les opérateurs



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Oubus commercialise 33 % de l'offre de liaisons de l'ensemble des opérateurs.

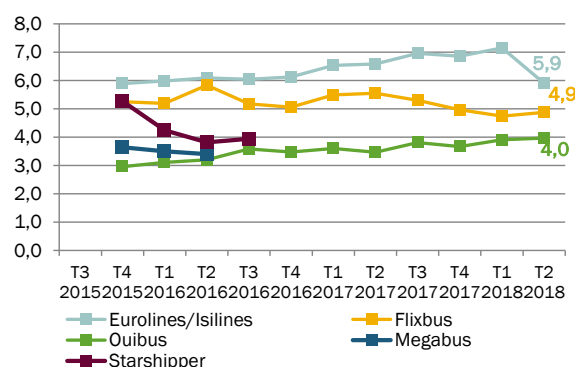
Depuis l'ouverture du marché, Oubus est l'opérateur qui dessert le moins de villes par ligne : en moyenne, ce trimestre, Oubus dessert 4 villes (y compris les villes de départ et d'arrivée, soit 2 arrêts intermédiaires), contre 4,9 villes pour Flixbus et 5,9 villes pour Eurolines/Isilines.

Tableau 3 – Caractéristiques de l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national

	Longueur moyenne des lignes	Longueur moyenne des liaisons
Eurolines/Isilines	526 km	349 km
Flixbus	430 km	329 km
Oubus	260 km	209 km

Note de lecture : la longueur moyenne pondérée liaisons de Flixbus au 2^e trimestre 2018 est de 329 km.

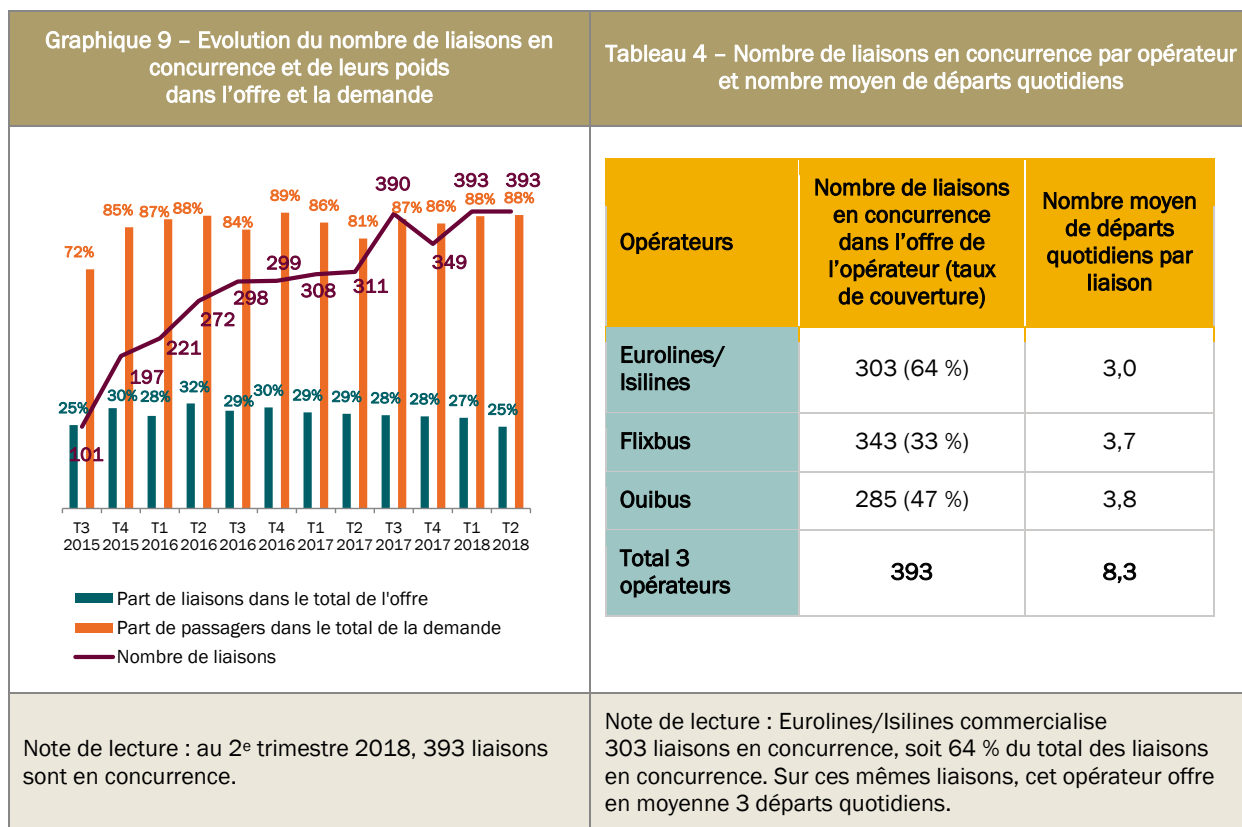
Graphique 8 – Nombre de villes desservies par ligne par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Eurolines/Isilines dessert en moyenne 5,9 villes par ligne.

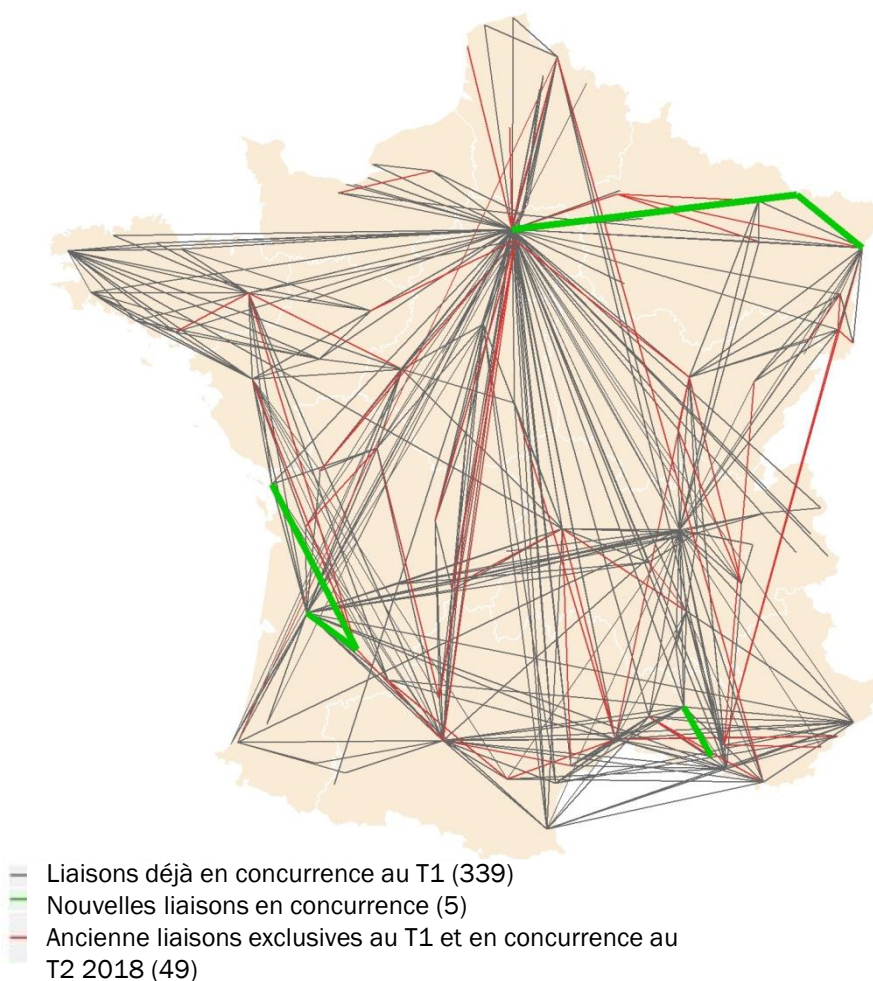
2.4. La concurrence entre opérateurs nationaux s'effectue toujours sur 393 liaisons

La part des liaisons en concurrence baisse ce trimestre pour s'établir à 25 % de l'offre totale : leur nombre est en effet resté stable (393 liaisons) alors que le nombre total de liaisons commercialisées a augmenté. En revanche, la demande sur ces liaisons est toujours aussi concentrée : ces 393 liaisons captent 88 % de la fréquentation. Contrairement au ratio de fréquentation au deuxième trimestre 2017 qui avait atteint un point bas (81 %) en raison du développement de nouvelles liaisons en exclusivité vers les aéroports, le ratio est resté stable ce trimestre par rapport aux trimestres précédents.



Parmi les 393 liaisons en concurrence entre les trois opérateurs disposant d'un réseau national, 86 % (soit 339 liaisons) étaient déjà en concurrence au trimestre précédent. En revanche, 49 liaisons étaient déjà desservies au premier trimestre mais par un seul des trois opérateurs et 5 liaisons n'étaient pas desservies au trimestre précédent (Figure 5).

Figure 5 – Carte des liaisons en concurrence au 2^e trimestre 2018

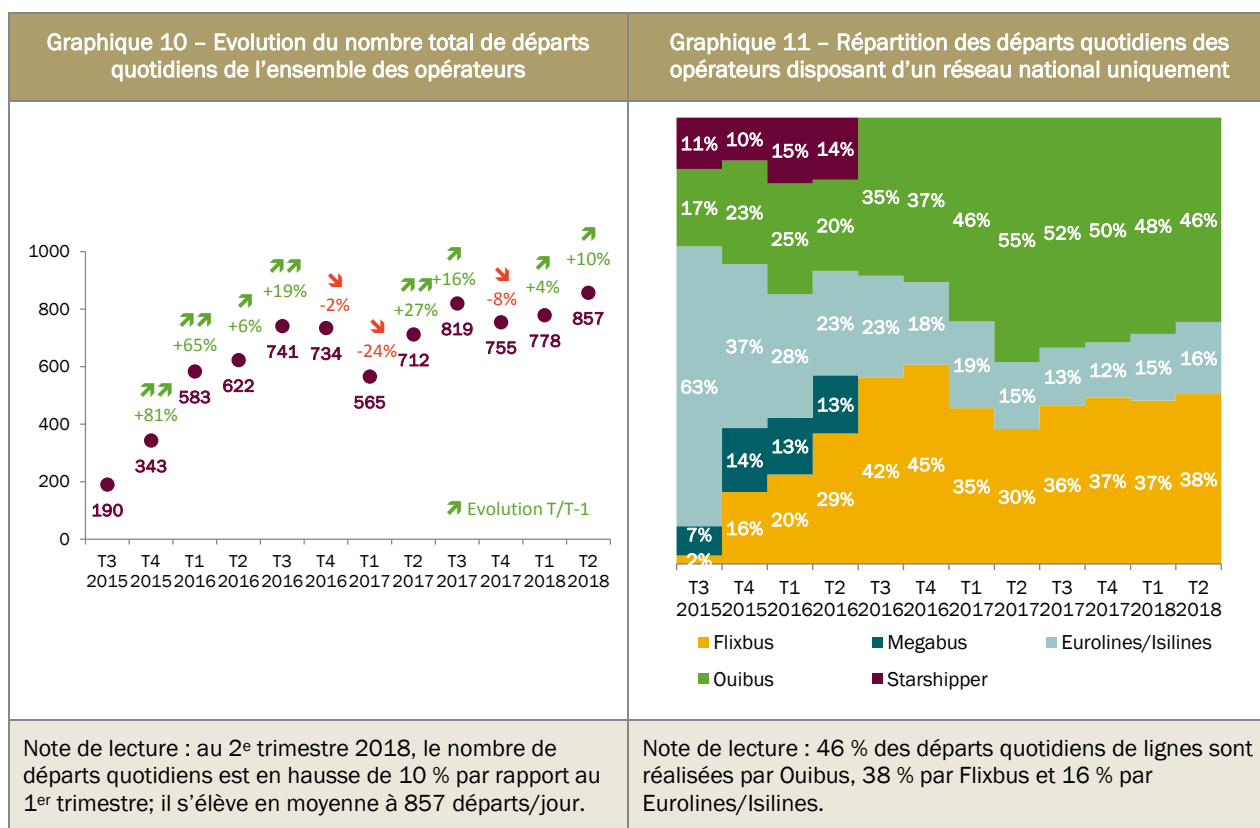


Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, parmi les liaisons 393 liaisons en concurrence, 339 sont des liaisons qui étaient déjà desservies au 1^{er} trimestre, 5 sont des liaisons qui n'étaient pas commercialisées au 1^{er} trimestre et qui l'ont été directement par plus d'un opérateur au 2^{ème} trimestre, 49 sont des liaisons qui étaient desservies au 1^{er} trimestre en exclusivité (soit par un seul opérateur).

2.5. Une augmentation de l'offre de départs quotidiens

Bien qu'inférieure à celle observée au deuxième trimestre 2017, la hausse trimestrielle du nombre de départs quotidiens (+10 %) s'inscrit dans la dynamique d'augmentation de l'offre globale. Elle atteint au deuxième trimestre 857 départs quotidiens. Cette hausse est observée chez l'ensemble des opérateurs, notamment Eurolines/Isilines (+19 %) et Flixbus (+14 %) et dans une moindre mesure Ouibus (+4 %) ; ce qui explique que la part des départs quotidiens assurés par Ouibus est en baisse (46 % au deuxième trimestre contre 48 % au premier trimestre).

L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les autocars ce trimestre connaît une hausse du même ordre (28 millions de kilomètres parcourus sur le territoire national, soit +10 % par rapport au trimestre précédent et 17 % par rapport au même trimestre de 2017).



Par ailleurs, la fréquence moyenne quotidienne par liaison s'établit à 3,6 au 2^e trimestre 2018 (soit l'équivalent d'1,8 aller-retour quotidien en moyenne), un nombre relativement stable depuis un an (voir Graphique 25 en Annexe et Tableau 6 pour la fréquence quotidienne par type de liaison).

Parmi toutes les villes desservies ces deux derniers trimestres, près de 70 % d'entre elles ont connu une hausse de fréquence, et plus de 15 % ont eu une fréquence stable. La part des villes connaissant moins de 2 allers-retours par jour s'élève à 34 % (Figure 6).

Les 10 villes les plus desservies ont toutes connu une hausse significative de leurs mouvements quotidiens sur 1 an, à l'exception de Bordeaux et Toulouse qui sont restées stables (Tableau 5).

Figure 6 – Nombre de mouvements quotidiens par ville
et évolution par rapport au trimestre précédent

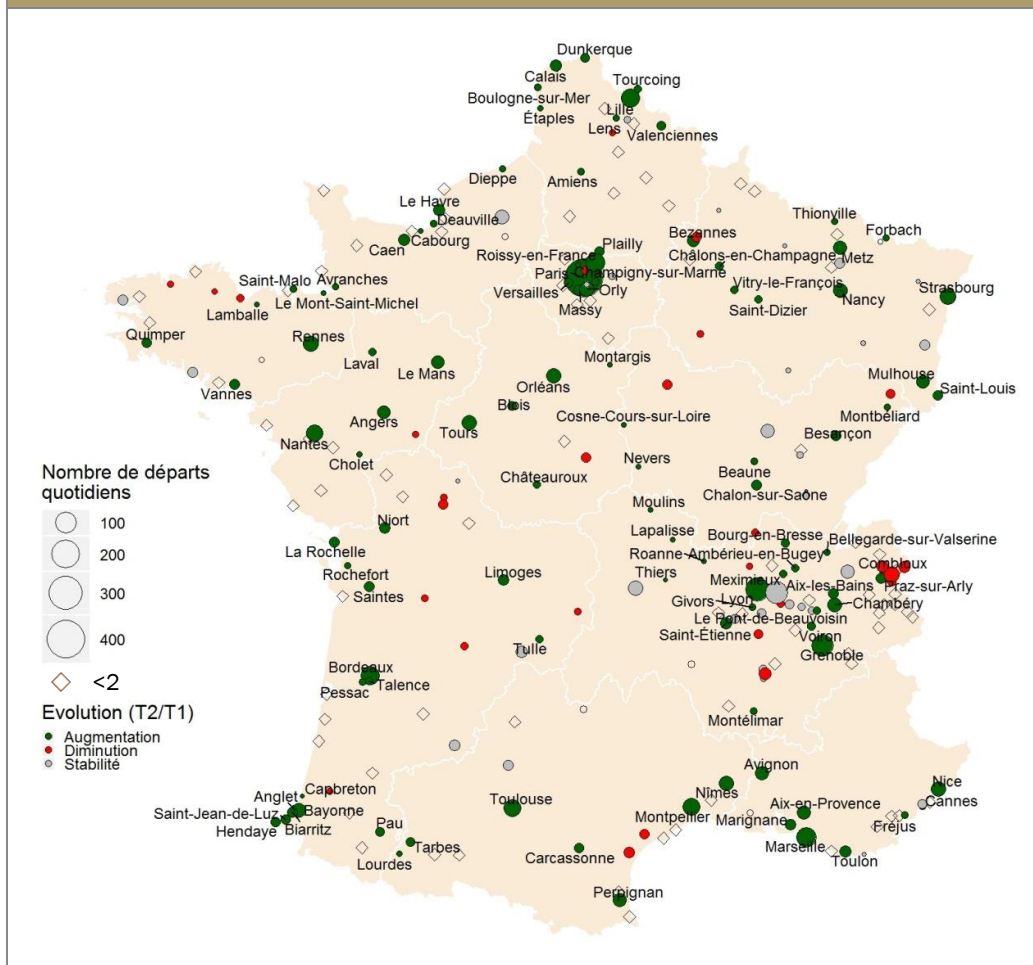


Tableau 5 – Top 10 des villes les plus desservies (en nombre de mouvements quotidiens)

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)
	T2 2017	T2 2018		
1. Paris (-)	362	442	+81	32%
2. Lyon (-)	128	145	+18	35%
3. Aéroport de Lyon (-)	112	128	+16	ND
4. Grenoble (-)	86	115	+29	47%
5. Marseille (-)	52	90	+38	57%
6. Aéroport de Roissy (-)	63	84	+20	116%
7. Bordeaux (-)	83	81	-2	29%
8. Lille (-)	57	76	+19	48%
9. Toulouse (-)	62	64	+2	30%
10. Montpellier (+3)	45	63	+18	53%

2.6. Les fréquences observées par type de liaisons

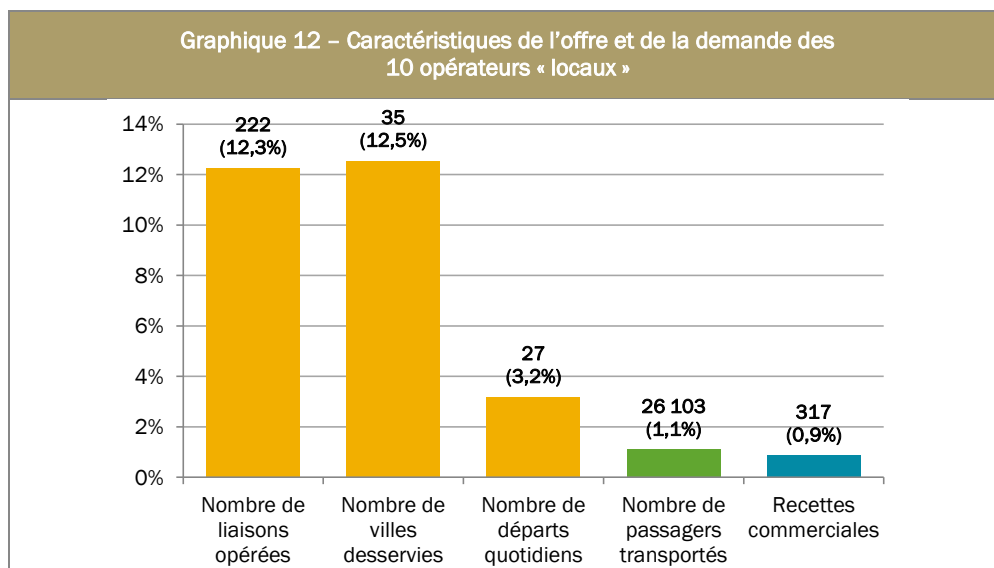
La fréquence moyenne quotidienne par liaison s'établit à 3,6 au 2^e trimestre 2018 (soit l'équivalent d'1,8 aller-retour quotidien en moyenne), un nombre relativement stable depuis un an (voir Graphique 25 en Annexe). La hausse de fréquence sur les liaisons radiales et infrarégionales s'équilibre avec la baisse de fréquence observée sur les liaisons inter-régionales (Tableau 6). Les liaisons radiales présentent toujours un cadencement supérieur aux liaisons transversales.

Tableau 6 – Evolution du nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison entre le T1 et le T2 2018				
En nombre moyen de trajets quotidien	T1	T2	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	5,8	6,2	7%	6%
Liaison transversales	3,1	3,2	3%	2%
Dont infrarégionales	4,3	4,7	8%	11%
Dont inter-régionales	2,5	2,5	0%	-6%
Total	3,4	3,6	4%	1%

Note de lecture : 6,2 départs quotidiens en moyenne ont été enregistrés en moyenne au 2^e trimestre sur les liaisons radiales, en hausse de 7 % par rapport au 1^{er} trimestre 2018.

2.7. Les caractéristiques des offres ciblées commercialisées par les opérateurs « locaux »

L'évolution majeure pour les opérateurs locaux tient au retour de Migratour, avec 19 villes desservies et 210 liaisons opérées et à l'entrée sur le marché des 4 opérateurs commercialisant leurs offres sur la plateforme BlaBlaCar. Malgré une offre qui apparaît désormais significative en termes de couverture territoriale (12,3 % des liaisons et 12,5 % des dessertes), ces opérateurs n'opèrent que 3,2 % des départs quotidiens et ne captent qu'autour d'1 % de la demande totale du marché.



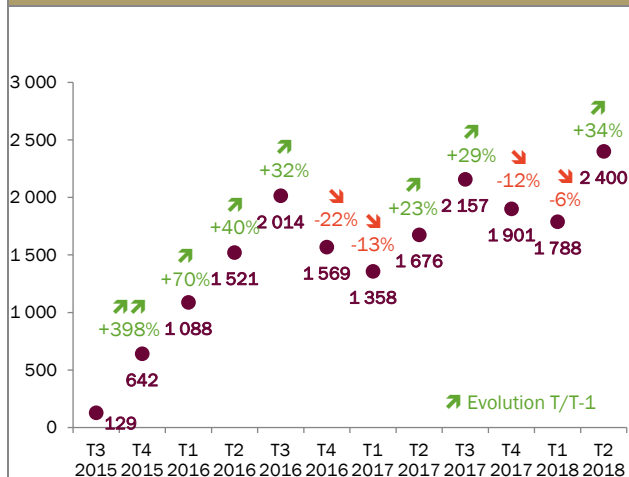
3. ANALYSE DE LA DEMANDE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2018

3.1. 2,4 millions de passagers ont voyagé à bord d'un SLO au deuxième trimestre 2018

Avec 2,4 millions de passagers transportés au deuxième trimestre 2018, la fréquentation a fait un bond de 43 % sur un an, lui permettant à cette occasion de dépasser le niveau des pointes estivales observées les deux dernières années. Outre le rebond saisonnier attendu de la demande, après le point bas hivernal du premier trimestre, le marché a globalement bénéficié du contexte de conflit social dans le secteur ferroviaire. Ce type de situation est en effet propice aux modifications des choix modaux de la part des voyageurs souhaitant éviter les perturbations et les incertitudes liées aux grèves.

Toutefois, l'effet bénéfique lié aux grèves ferroviaires du deuxième trimestre 2018 doit être apprécié comme un facteur de croissance supplémentaire d'un marché qui s'inscrivait déjà dans une tendance nette au développement depuis le 4^e trimestre 2017 : +21 % entre le T4 2017 et le T4 2016, puis +32 % entre le T1 2018 et le T1 2017, et enfin +43 % entre le T2 2018 et le T2 2017.

Graphique 13 – Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers)

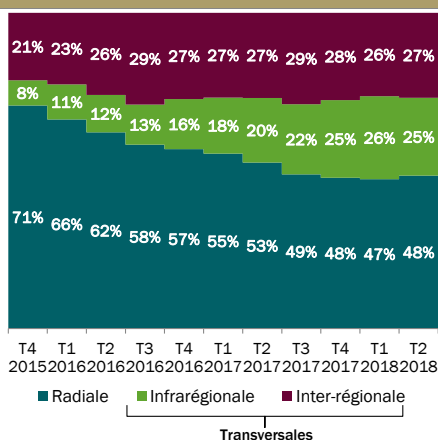


Note de lecture : la fréquentation sur les liaisons SLO domestiques est en hausse de 34 % par rapport au 1^{er} trimestre 2018. Le secteur a transporté 2,4 millions de passagers au 2^e trimestre 2018.

3.2. La structure de la demande par typologie de liaisons se stabilise

Après deux années d'évolution, la structure de la demande semble se stabiliser à parts égales entre les liaisons radiales et transversales depuis le troisième trimestre 2017, soit une année glissante (Graphique 14). Ceci traduit une évolution plus homogène de la croissance de la demande après une période durant laquelle le dynamisme de la demande a été porté par les liaisons transversales, et notamment par les liaisons infrarégionales (voir évolution T/T-4 dans le Tableau 7).

Graphique 14 – Répartition des passagers selon le type de liaison



Note de lecture : 48 % des passagers ont voyagé sur des liaisons radiales.

Tableau 7 – Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

(en milliers de passagers)	T2 2018	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	1 162	+37%	+32%
Liaisons transversales	1 238	+31%	+56%
dont infrarégionales	591	+26%	+72%
dont inter-régionales	647	+37%	+43%
Total	2 400	+34%	+43%

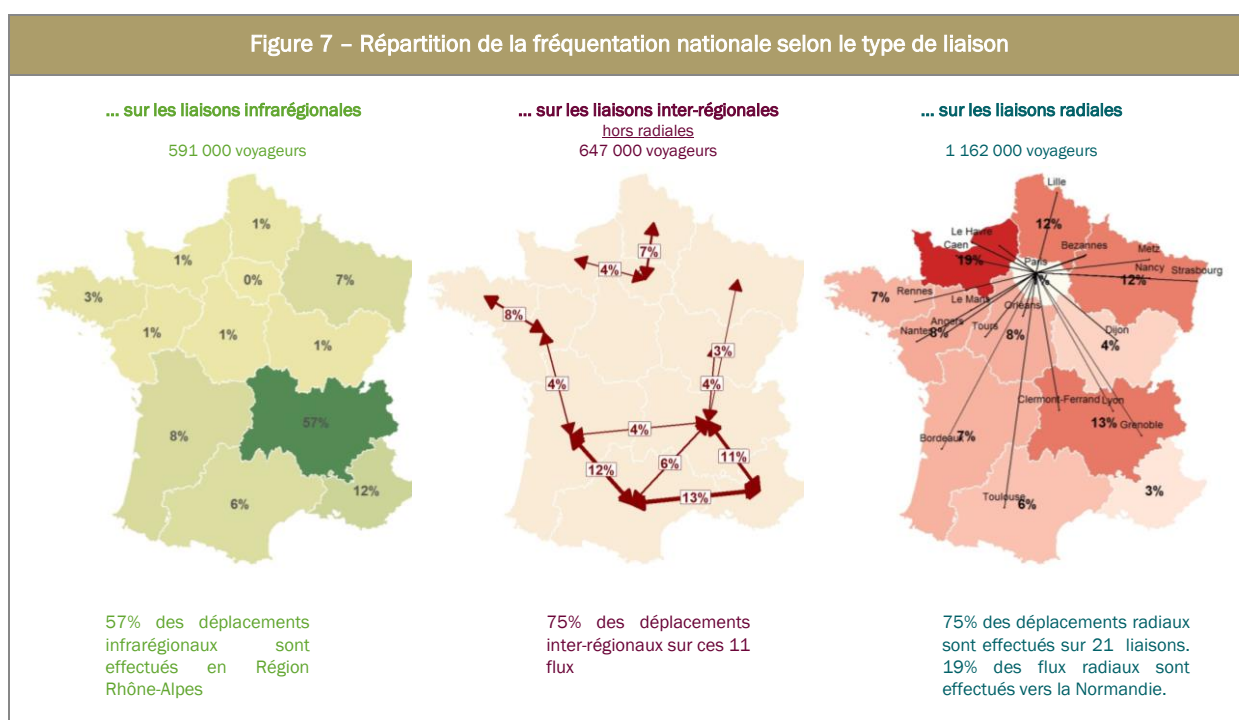
Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, 591 000 passagers ont voyagé sur des liaisons infrarégionales, en hausse de 26 % par rapport au trimestre précédent et de 72 % par rapport au même trimestre de 2017.

La décomposition spatiale de la fréquentation (Figure 7) met en évidence les poids respectifs des territoires selon les types de flux.

S'agissant des liaisons infrarégionales (591 000 voyageurs), la Région Auvergne-Rhône-Alpes concentre 57 % de la demande (61 % au trimestre précédent), grâce aux liaisons vers l'aéroport de Lyon et aux liaisons entre les métropoles de la Région (Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand notamment).

S'agissant des trajets inter-régionaux (647 000 voyageurs), la région Occitanie concentre 31 % des flux (30 % au trimestre précédent), de par ses liens avec les métropoles des régions voisines (Bordeaux, Marseille, Lyon, notamment).

S'agissant des liaisons radiales (1 162 000 voyageurs), 75 % des flux sont concentrés sur 21 liaisons représentées sur la carte. C'est la Normandie qui représente près de 20 % des flux radiaux (même résultat qu'au trimestre précédent), grâce notamment aux liaisons reliant les principales villes de la région (Caen, Le Havre, Rouen, voir section suivante).



3.1. Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent toujours environ 30 % de la demande

Le Top 10 des liaisons (soit 0,6 % de l'offre) concentre près de 30 % de la fréquentation totale, soit environ [692 000 ; 710 000] passagers. Hormis les deux liaisons infrarégionales de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, toutes les liaisons du Top 10 sont radiales, dont 3 liaisons vers la Normandie.

A noter que la seule liaison du classement dont l'évolution de fréquentation depuis 1 an est stable est la liaison entre Paris et Toulouse.

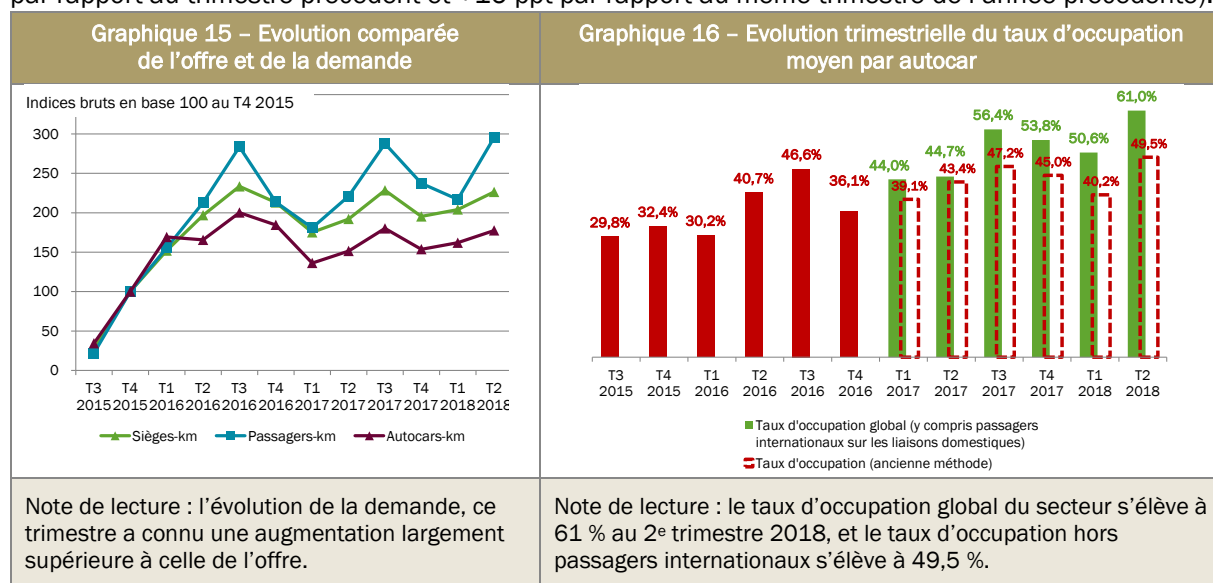
Tableau 8 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 2^{ème} trimestre 2018

Liaisons (évolution rang T/T-1)	Distance moyenne (en km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1)	Recettes kilométrique moyenne (€ HT / 100 km)	Evolution de la fréquentation	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille_Paris ¹⁰ (-)	232	4	113 119	67 (+7)	4,8	19%	26%
2. Aéroport de Lyon_Grenoble (-)	91	2	[95; 113 000]	63 (+1)	[10;15]	19%	35%
3. Paris_Rouen (-)	140	3	94 120	33 (+4)	5,4	28%	29%
4. Lyon_Paris (-)	474	3	86 545	53 (+4)	4,7	23%	14%
5. Grenoble_Lyon (-)	119	4	67 073	38 (+5)	5,1	26%	61%
6. Paris_Rennes (+3)	365	4	51 981	23 (+3)	4,6	46%	22%
7. Caen_Paris (-)	245	3	50 690	20 (+4)	4,1	31%	49%
8. Le Havre_Paris (-2)	201	3	49 975	21 (+1)	5,6	27%	51%
9. Paris_Toulouse (+1)	686	3	43 581	18 (+1)	4,2	36%	-1%
10. Paris_Tours (+1)	263	3	40 649	38 (+6)	5,1	32%	10%

Note de lecture : 113 119 passagers ont voyagés sur la liaison entre Lille et Paris. Au 2^e trimestre, cette liaison est desservie par 4 opérateurs, qui effectuent en moyenne 232 km entre leurs points d'arrêts. 67 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été réalisés ce trimestre, soit 7 trajets de plus qu'au 1^{er} trimestre, pour une recette kilométrique moyenne de 4,8 euros par passagers aux 100 km.

3.2. Un taux d'occupation record de 61 % sur le trimestre

L'augmentation de la fréquentation étant nettement plus importante que l'augmentation de l'offre (+36 % de passagers-km et +11 % de sièges-km), le taux d'occupation bondit et atteint 61 % (+10 ppt par rapport au trimestre précédent et +16 ppt par rapport au même trimestre de l'année précédente).



¹⁰ Périmètre des arrêts « parisiens » : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton, Gallieni (Bagnolet), Pont de Levallois, Pont de Neuilly et Porte Dauphine.

3.3. 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 cours du 2^e trimestre 2018, 50 déclarations de projets de liaisons de moins de 100 kilomètres ont été déposées auprès de l'Arafer. Parmi ces liaisons, 1 seule (Avignon - Marignane) a fait l'objet d'une saisine avant l'expiration du délai de 2 mois. L'Autorité ayant rendu un avis défavorable, cette liaison est devenue commercialisable.

Au 30 juin 2018, 194 liaisons de moins de 100 km sont commercialisées (contre 128 dénombrées au 31 mars). Une hausse de la fréquentation est observée sur l'ensemble des liaisons, notamment sur les liaisons qui s'insèrent dans des lignes longue-distance, avec, au 2^e trimestre, 2,32 passagers par trajet effectué (contre 1,21 au 1^{er} trimestre 2018 et 0,76 au 2^e trimestre 2017).

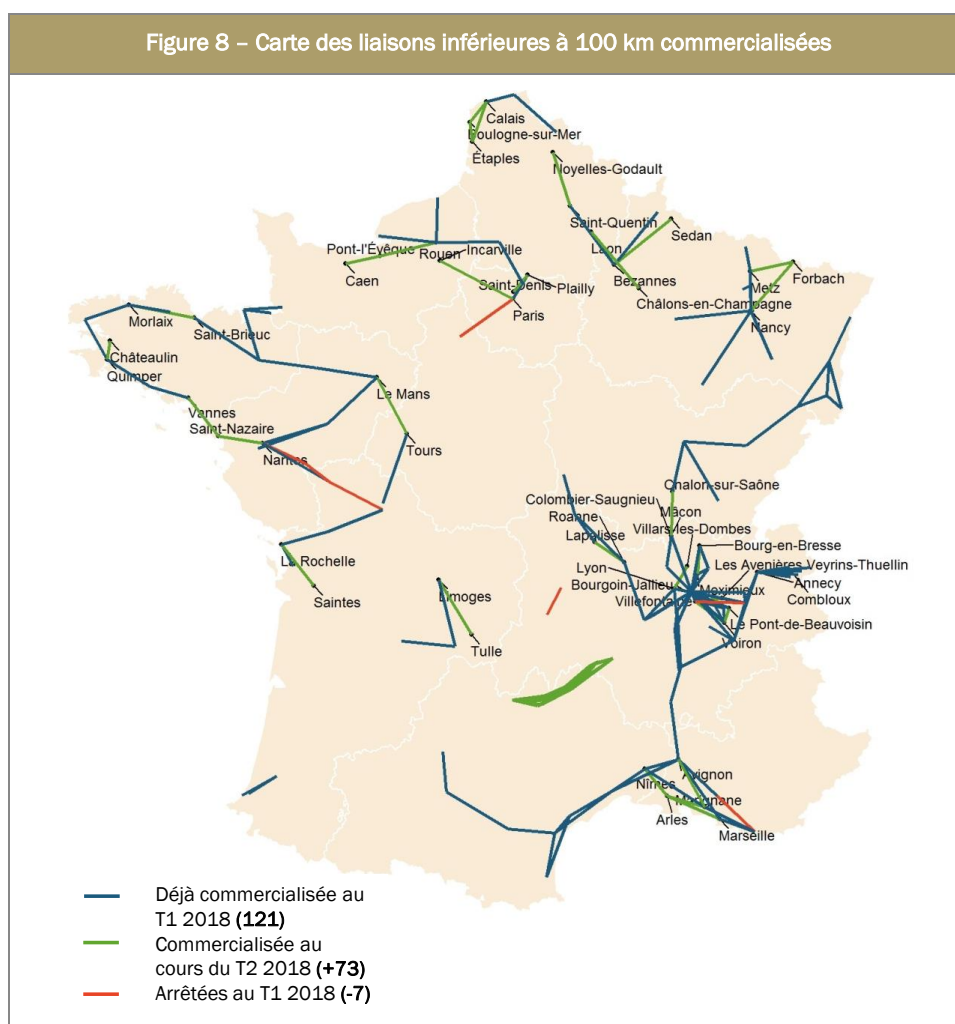
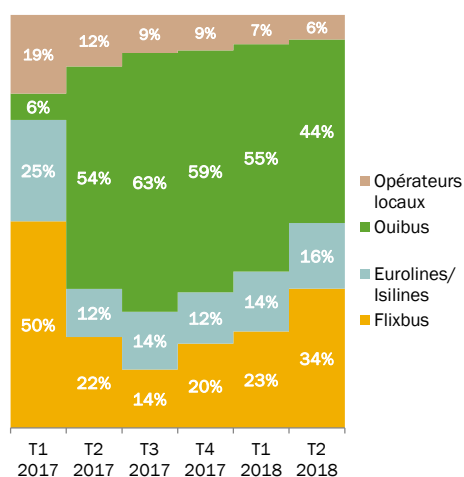


Tableau 9 – Répartition de l'offre de liaisons de moins de 100 km commercialisées selon le type de ligne

	Nombre de liaisons	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar
Liaisons TGV /aéroports	37	[140;160 000]	[8;12]
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroport/TGV)	118	54 593	2,32
Ligne touristique (Migratour)	39	SDA	SDA

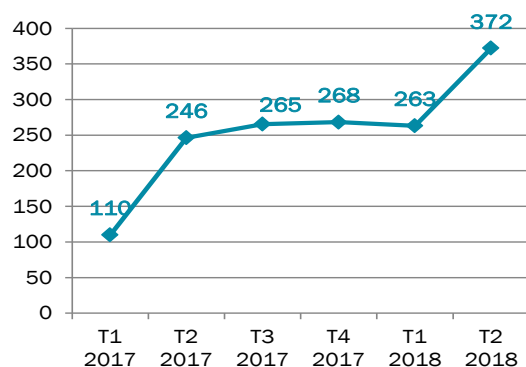
Avec 44 % des 372 départs quotidiens desservis, Ouibus maintient sa position d'opérateur offrant le plus grand nombre de départs quotidiens sur les liaisons de moins de 100 km, malgré une baisse de sa part des départs, au profit notamment de Flixbus.

Graphique 17 – Répartition de l'offre (en nombre de départs quotidiens) sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Ouibus assure 44 % des départs quotidiens des liaisons inférieures à 100 km.

Graphique 18 – Evolution du nombre de départs quotidiens sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km

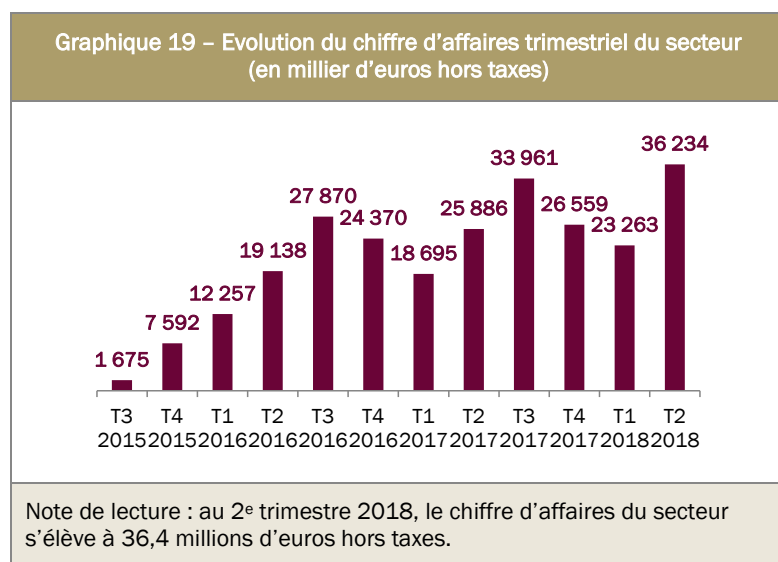


Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, 372 départs quotidiens ont été enregistrés sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km.

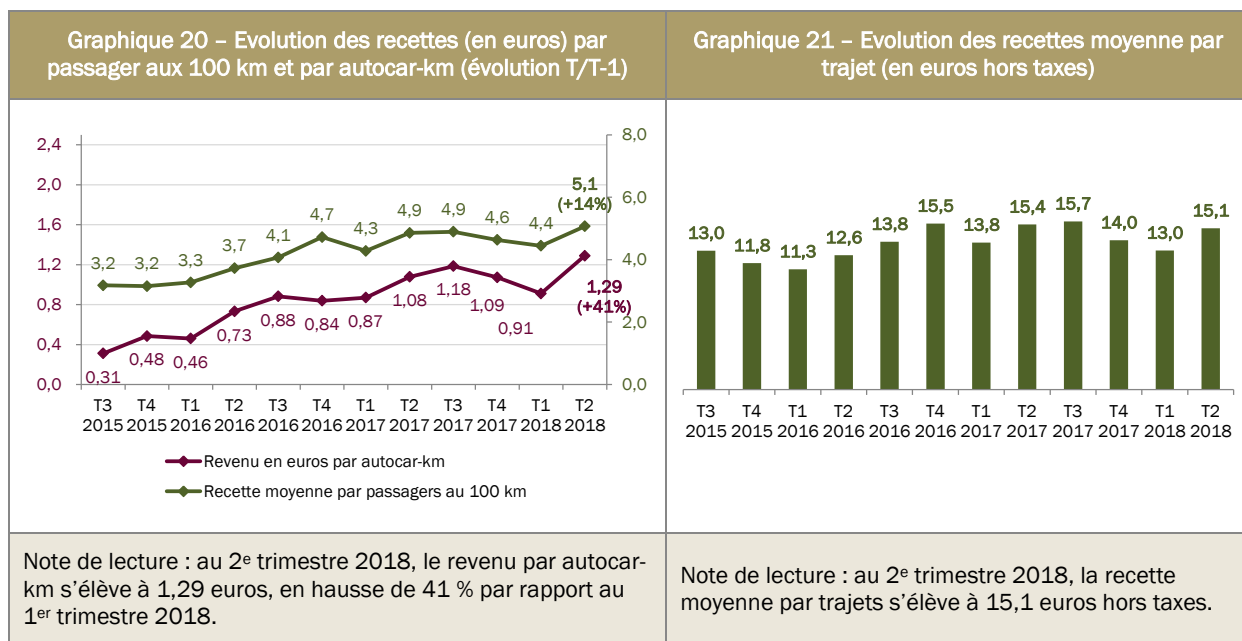
4. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU DEUXIEME TRIMESTRE 2018

4.1. Le chiffres d'affaires trimestriel en forte hausse

Le chiffre d'affaires trimestriel a très fortement progressé ce trimestre (+56 % par rapport au trimestre précédent, +40 % sur 1 an), bénéficiant à la fois du rebond de la fréquentation mais également de l'augmentation de la recette kilométrique par passager. Celle-ci franchit en effet pour la première fois le seuil de 5 € HT/100 km pour s'établir à 5,1 € HT par passager aux 100 km (Graphique 19).

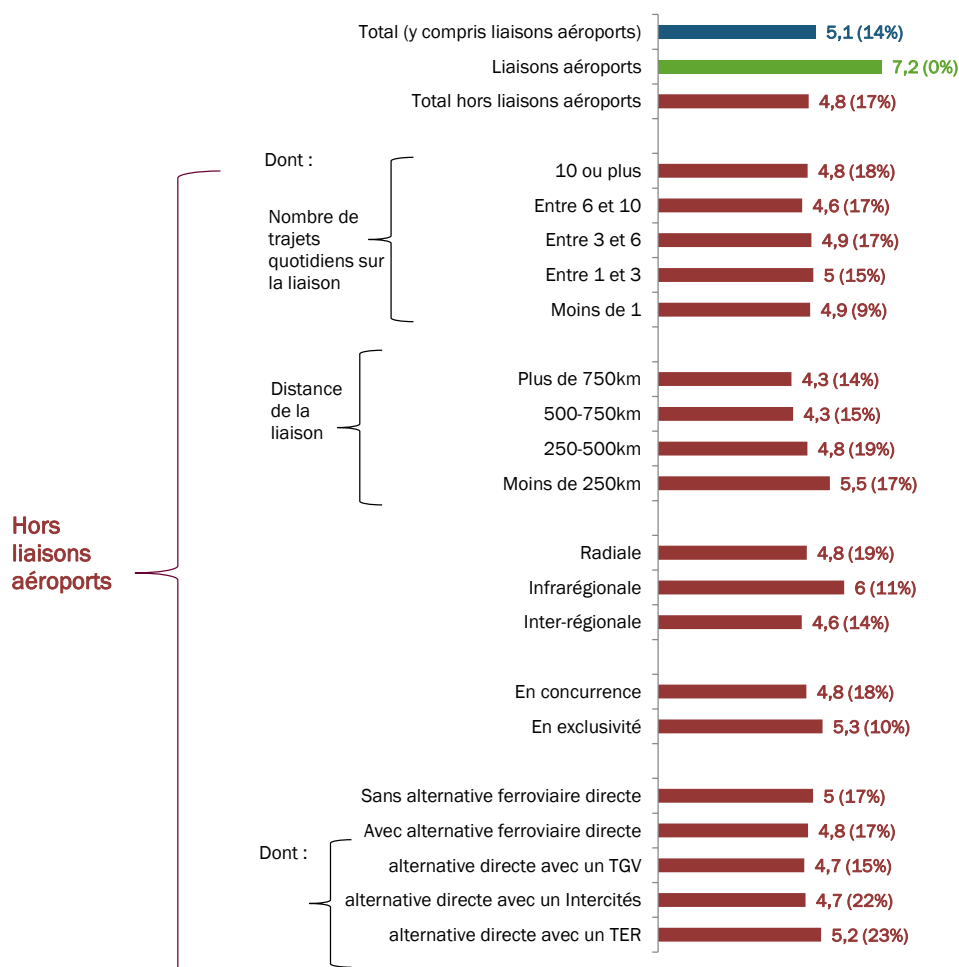


Toutefois, la recette perçue par passager s'établit à 15,1 € HT en légère baisse sur un an, en raison de la baisse de distance moyenne parcourue par passager (298 km ce trimestre, contre 318 km un an plus tôt). Cette baisse de la distance moyenne parcourue est liée à la déformation de la structure de la demande, concomitante à la montée en puissance de la demande en trajets infrarégionaux.



Comme observé au trimestre précédent, la recette kilométrique tirée des liaisons vers les aéroports (7,2 € HT /100 km) est nettement supérieure aux autres types de liaisons commercialisées. Toutefois l'écart tend à se réduire, puisque ce sont les seules à ne pas avoir vu leur recette augmenter ce trimestre. L'écart tend donc à se réduire, notamment avec les liaisons infrarégionales, dont la recette moyenne s'élève désormais à 6 € HT / 100 km. Les liaisons disposant d'une alternative ferroviaire directe en TER et Intercités sont celles qui ont le plus augmenté leur niveau de recette (respectivement +23 % et +22 %).

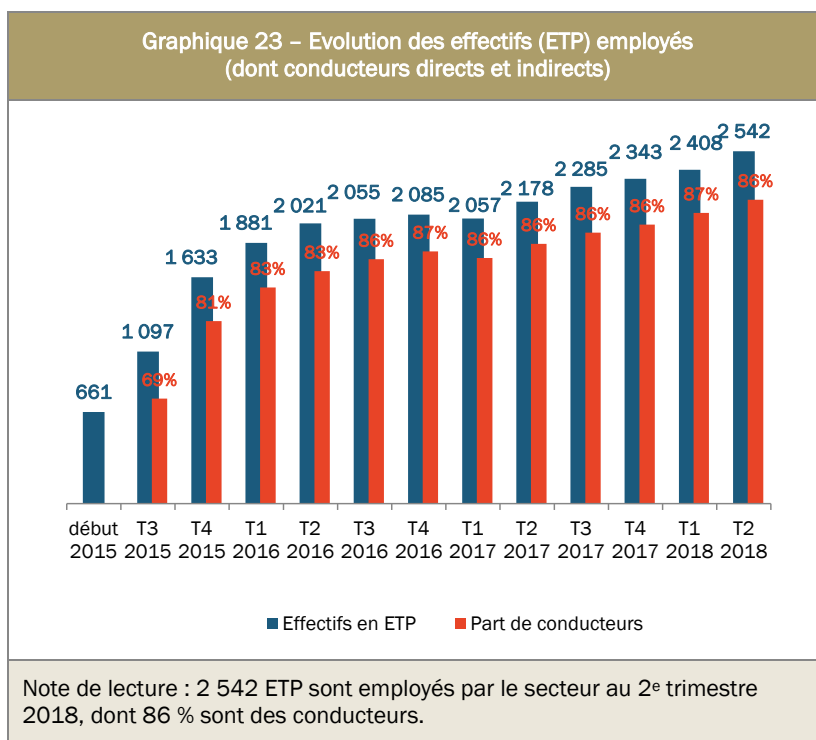
Graphique 22 – Recettes moyennes par passager selon les caractéristiques de la liaison
(en euro hors taxes pour 100 km, avec évolution T/T-1)



Note de lecture : au 2^{ème} trimestre 2018, la recette par passager s'élève en moyenne à 5,1 euros HT aux 100 km pour l'ensemble des liaisons, et 7,2 euros HT aux 100 km pour les liaisons aéroport.

4.2. Les emplois directs et indirects liés à la conduite continuent d'augmenter

Au 30 juin 2018, on dénombre 2 542 ETP (+134 ETP sur le trimestre) employés soit directement par les opérateurs SLO soit indirectement pour la conduite des autocars¹¹. La part de conducteurs (en direct et en sous-traitance/partenariat) reste stable et représente 86 % des ETP.

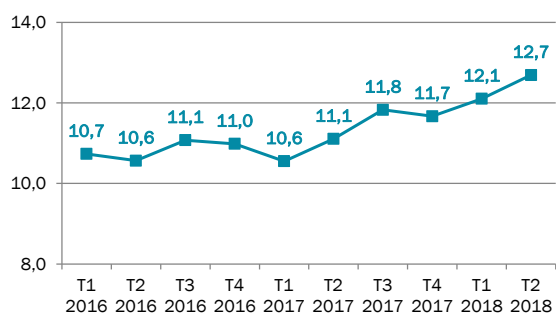


¹¹ Le décompte ne prend pas en compte les emplois créés dans l'ensemble de la filière (amont/aval) ainsi que les éventuels emplois induits. Ce calcul nécessiterait une étude spécifique que l'Autorité ne peut réaliser.

5. ANNEXES

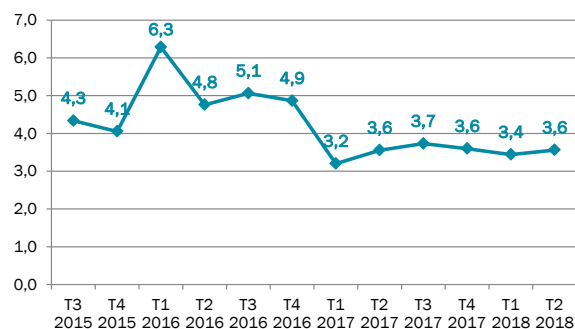
5.1. Graphiques et cartes supplémentaires

Graphique 24 – Nombre de destinations directes par villes



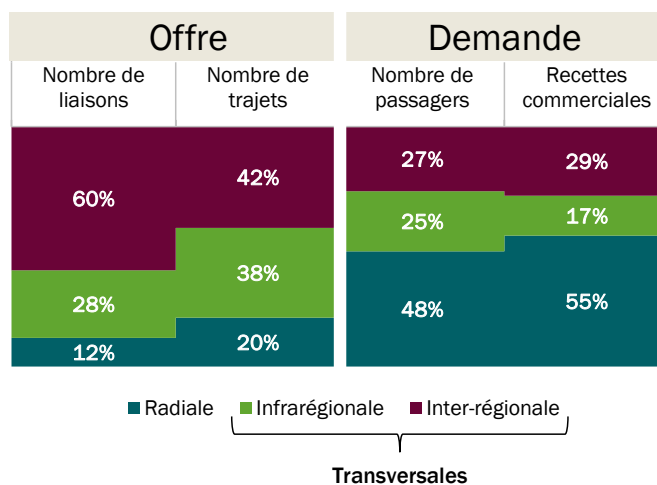
Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, chaque ville est reliée en moyenne à 12,7 destinations.

Graphique 25 – Nombre de départs par liaisons



Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, on recense 3,6 départs par liaison.

Graphique 26 – Répartition de l'offre et de la demande selon le type de liaison



Note de lecture : ce trimestre, les liaisons radiales représentent 12 % du total des liaisons, 20 % du nombre total de trajets, 48 % de la fréquentation et 55 % des recettes commerciales.

5.2. 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).

5.3. 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.

5.4. 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 (Bagnolet)).

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.

5.5. 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 »).