

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 3e trimestre 2018



Sommaire

SYNTHESE.....	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU TROISIEME TRIMESTRE 2018.....	5
1.1. 12 opérateurs sur le marché des SLO	5
1.2. Avec 22 dessertes de plus qu'à l'été 2017, le maillage de l'offre atteint un nouveau plafond	5
1.3. Une offre de 2 005 liaisons commercialisées, en hausse de 25 % en un an, constituant un nouveau point haut.....	9
1.4. Le niveau de concurrence entre les 3 principaux opérateurs reste stable	12
1.5. Une offre de départs quotidiens en hausse, FlixBus repasse devant Ouibus.....	13
1.6. Tous les types de liaisons ont enregistré une augmentation du nombre de départs quotidiens	15
1.7. Les offres ciblées commercialisées par les opérateurs « locaux » restent stables	15
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU TROISIEME TRIMESTRE 2018.....	16
2.1. Hausse de 20 % de la fréquentation, avec 2,6 millions de passagers transportés.....	16
2.2. La demande est majoritaire sur les liaisons transversales depuis 1 an	17
2.1. Hormis Marseille_Nice, la composition des 10 liaisons les plus fréquentées évolue peu et ces liaisons concentrent toujours près 30 % de la demande	19
2.2. Un taux d'occupation de 61 % sur le trimestre (+8 % par rapport au T3 2017).....	20
2.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres	21
3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU TROISIEME TRIMESTRE 2018.....	24
3.1. Un chiffre d'affaires de près de 40 millions d'euros au 3 ^e trimestre 2018	24
3.2. L'ensemble des emplois du secteur augmentent de 1,5 % et s'élèvent à 2 558 ETP	26
4. ANNEXES.....	27
4.1. A propos de cette note de conjoncture	27
4.2. Méthodologie	27
4.3. Définitions.....	27
4.4. Open-data.....	28

Crédits photos couverture : Agence REA - Eurolines – Arafer – Isilines

SYNTHESE

Avec près de 2,6 millions de passagers transportés au troisième trimestre 2018 sur des trajets domestiques, soit environ 28 150 passagers quotidiens, la fréquentation des services librement organisés de transport par autocar est en hausse de 20 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. Ce sont sur les liaisons transversales que la fréquentation a le plus augmenté par rapport à l'été 2017 (+26 %), contre +14 % pour les liaisons radiales. Cela fait désormais un an que les liaisons transversales transportent la majorité des passagers (51 % au T3 2017, 54 % au T3 2018).

L'augmentation de la fréquentation a été supérieure à celle de l'offre, impliquant une augmentation du taux moyen d'occupation des autocars (61 %, contre 56,4 % au troisième trimestre 2017). Le taux d'occupation se maintient donc au niveau plafond observé au deuxième trimestre 2018. Le nombre total de passagers transportés depuis l'ouverture du marché en août 2015, soit un peu plus de 3 ans, s'élève désormais à 20,8 millions.

Le pic de fréquentation observé chaque année au troisième trimestre est cette année un peu moins prononcé : +8 % par rapport au deuxième trimestre 2018, alors que l'augmentation de fréquentation T3/T2 était de l'ordre de 30 % en 2017 comme en 2016. Ceci confirme le caractère atypique du deuxième trimestre 2018 au cours duquel les mouvements sociaux dans le secteur ferroviaire ont permis d'accroître la fréquentation des autocars SLO.

Le chiffre d'affaires trimestriel du secteur atteint près de 40 millions d'euros hors taxes, en augmentation de 17,6 % par rapport au troisième trimestre 2017, avec une recette kilométrique par passager transporté qui s'élève à 5 € HT aux 100 km (+2,4 % sur 1 an). La recette moyenne par passager transporté s'établit cependant en baisse, à 15,4 € HT contre 15,7 € HT un an auparavant, car la distance moyenne parcourue par passager est passée de 322 km à 307 km.

12 opérateurs sont présents sur le marché ce trimestre¹ : 9 opérateurs² disposant d'une offre locale et ciblée, ainsi que les 3 opérateurs disposant d'un réseau national (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus). 4 opérateurs commercialisent, comme au trimestre précédent, leurs offres sur la plateforme BlaBlaCar.

Le maillage de l'offre atteint un nouveau plafond, avec un solde de 13 villes supplémentaires desservies³ par rapport au deuxième trimestre 2018⁴ (+5 %), portant à 292 le nombre de communes desservies par les opérateurs SLO ce trimestre. L'évolution de l'offre par rapport au trimestre précédent continue de suivre la saisonnalité : 70 % des dessertes dont la commercialisation a cessé sont des stations de ski, près de la moitié des nouvelles villes desservies ce trimestre sont des villes côtières et plus de 40 % des villes nouvellement desservies ont déjà été commercialisées par les SLO lors des périodes estivales précédentes (stations balnéaires pour la plupart). Les 2 005 liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs constituent également un nouveau point haut, en hausse de 25 % par rapport au troisième trimestre 2017. L'augmentation du nombre de dessertes et du nombre de destinations directes par ville (13,2 destinations par ville ce trimestre contre 11,8 un an plus tôt) concourt à la hausse du nombre total de liaisons, dont 90 % sont commercialisées par au moins l'un des trois principaux opérateurs.

FlixBus reste l'opérateur dont l'offre est la plus diversifiée (65 % des villes desservies, 57 % des liaisons commercialisées), devant Ouibus (58 % des villes desservies, 36 % des liaisons commercialisées) et Eurolines/Isilines (32 % des villes desservies, 26 % des liaisons commercialisées). En matière de fréquence, 952 départs quotidiens sont recensés au troisième trimestre (soit +16 % en un an). FlixBus est désormais l'opérateur qui offre le plus grand nombre de départs quotidiens (384 départs, 42 % du total), devançant Ouibus d'un départ (383 départs, 41 %).

La concurrence entre les principaux opérateurs se manifeste sur 441 liaisons⁵, soit 25 % de l'offre des liaisons opérées par les opérateurs nationaux (ratio en légère baisse tendancielle depuis 2016 où il

¹ Actibus, listé et dénombré au T2 2018, a été exclu du périmètre car la liaison qu'il effectue entre Grenoble et l'aéroport de Grenoble fait l'objet d'une convention.

² Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Orain et Philippe.

³ 26 nouvelles dessertes et 13 dessertes arrêtées par rapport au deuxième trimestre 2018.

⁴ +22 villes par rapport au troisième trimestre 2017.

⁵ Une liaison en concurrence est une liaison commercialisée par au moins deux opérateurs nationaux au 3^e trimestre 2018 (l'adresse du point d'arrêt peut cependant différer dans la commune de départ et/ou d'arrivée selon les opérateurs).

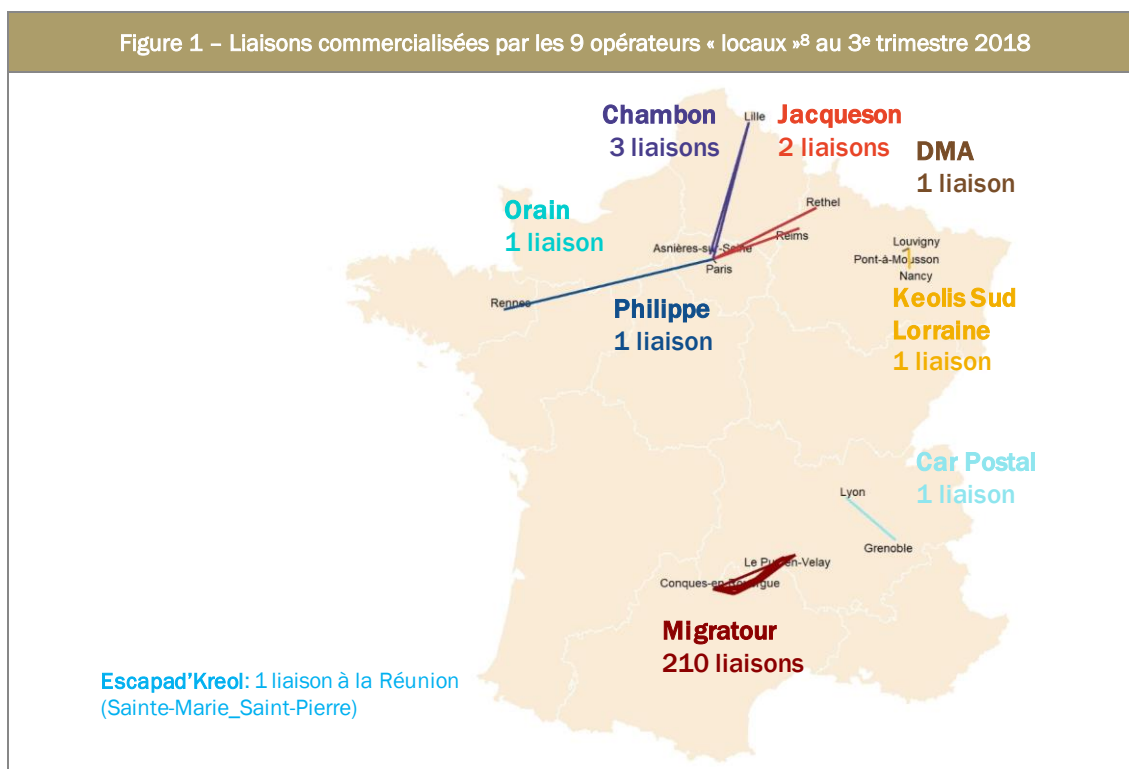
atteignait 30 %). En revanche, les liaisons en concurrence concentrent 88 % de la fréquentation au troisième trimestre 2018 (ratio stable depuis 2016).

Enfin, au 30 septembre 2018, le secteur emploie 2 558 ETP (emplois directs et emplois indirects de conducteurs sous-traitants/partenaires affectés à cette activité), en hausse de 12 % (273 ETP supplémentaires) par rapport au troisième trimestre 2017. La part de conducteurs (87 %) reste stable.

1. BILAN DE L'OFFRE AU TROISIEME TRIMESTRE 2018

1.1. 12 opérateurs sur le marché des SLO

Comme au trimestre précédent⁶, 12 opérateurs SLO sont présents dont 9 opérateurs « locaux ». 4 opérateurs commercialisent leurs offres sur la plateforme BlaBlaCar⁷.



1.2. Avec 22 dessertes de plus qu'à l'été 2017, le maillage de l'offre atteint un nouveau plafond

292 villes sont desservies au troisième trimestre 2018 soit 22 de plus qu'au même trimestre 2017. L'évolution de l'offre par rapport au trimestre précédent continue de suivre la saisonnalité : plus de la moitié des nouvelles villes desservies ce trimestre sont des villes côtières⁹ et 38 % de ces villes ont déjà été commercialisées par les SLO lors des périodes estivales précédentes¹⁰. Sur les 13 dessertes arrêtées ce trimestre, 9 sont des stations de ski.

Le nombre de villes desservies atteint un nouveau maximum depuis la libéralisation. Les principaux opérateurs ont augmenté leur offre et plus particulièrement Ouibus (avec 14 destinations supplémentaires par rapport au trimestre précédent). L'offre des opérateurs « locaux » est restée stable, hormis les opérateurs commercialisant leurs offres sur BlaBlaCar (qui desservent 2 villes de moins qu'au trimestre précédent). FlixBus est toujours l'opérateur qui dessert le plus grand nombre de destinations, suivi de Ouibus.

⁶ Bien qu'ayant déclaré une liaison SLO inférieures à 100 km à l'Autorité, Actibus n'est désormais plus comptabilisé comme un opérateur SLO, car la liaison qu'il opère entre la ville et l'aéroport de Grenoble fait l'objet d'un contrat de conventionnement par l'aéroport de Grenoble.

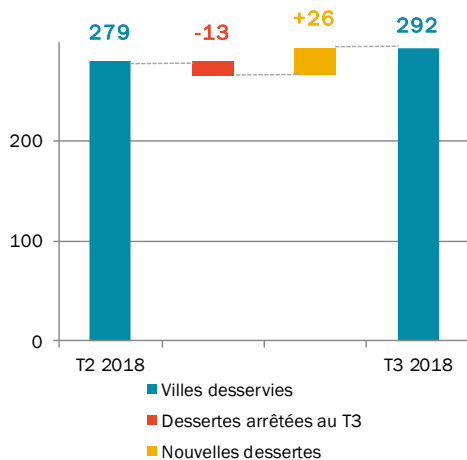
⁷ Les 4 opérateurs (Car Postal, Chambon, Orain et Philippe) sont regroupés sous la dénomination « BlaBlaCar ».

⁸ Les opérateurs « locaux » sont tous les opérateurs hors Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus.

⁹ 14 villes côtières parmi les 26 dessertes supplémentaires ouvertes à la commercialisation ce trimestre.

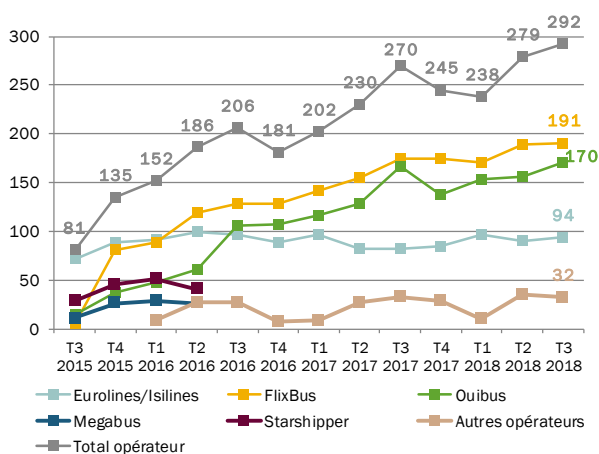
¹⁰ 10 villes déjà desservies lors des périodes estivales passées sur les 26 dessertes ouvertes à la commercialisation ce trimestre.

Graphique 1 - Evolution du nombre total de villes desservies entre le 2^e et le 3^e trimestre 2018



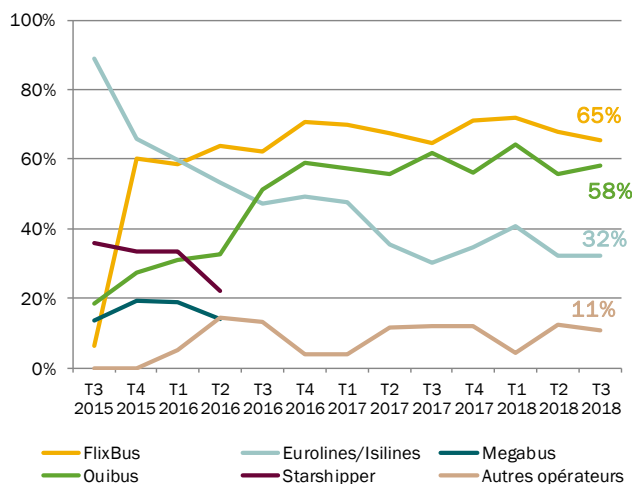
Note de lecture : avec un solde de 13 dessertes supplémentaires, le nombre de villes desservies passe de 279 à 292 entre le 2^e et le 3^e trimestre.

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



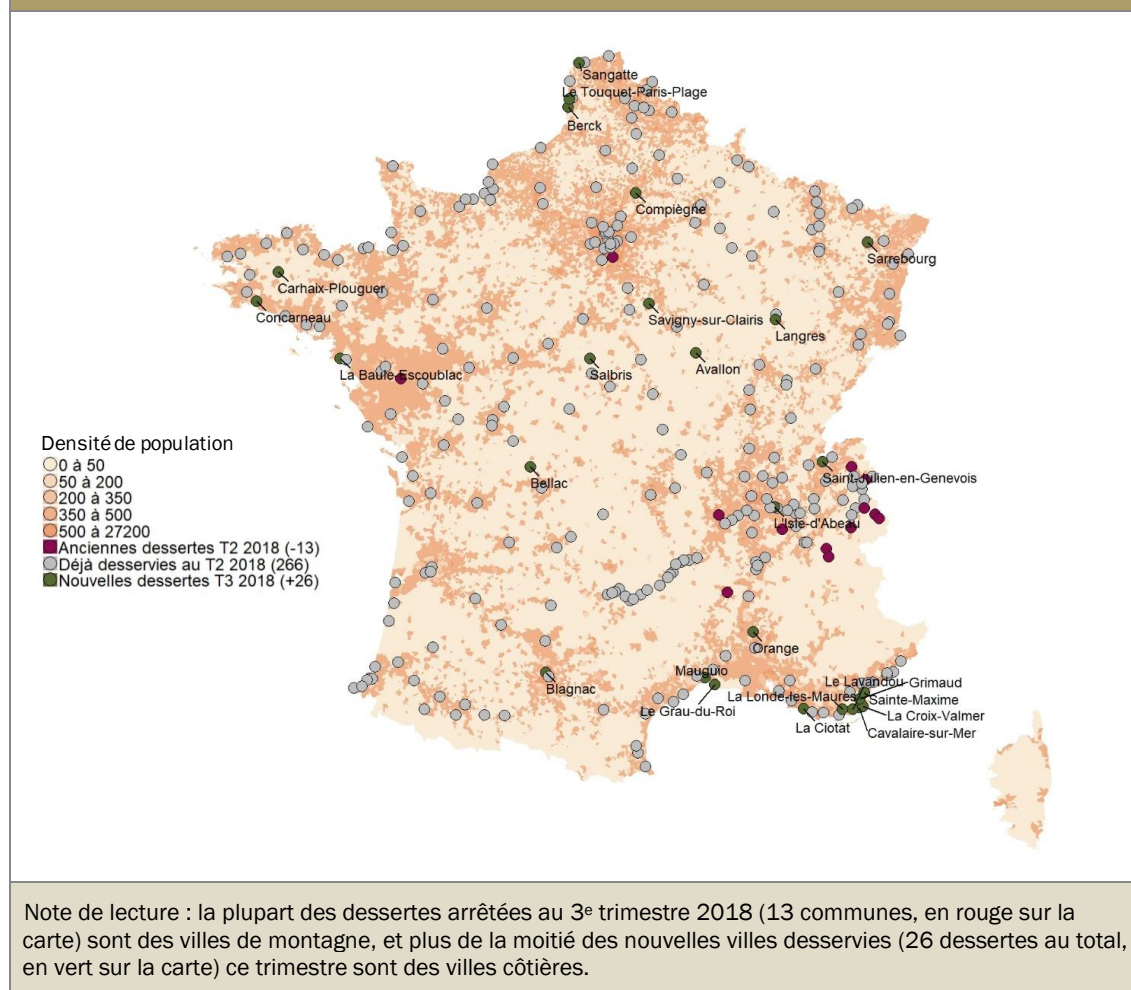
Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, Eurolines/Isilines dessert 94 villes sur les 292 desservies par l'ensemble des opérateurs.

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



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, FlixBus dessert 65 % du total des villes desservies, Ouibus 58 %.

Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 2^e et le 3^e trimestre 2018



Sur les 292 villes desservies au total, les 3 principaux opérateurs en desservent 267 (91 %). Parmi les 267 villes desservies par les 3 principaux opérateurs, 145 le sont en exclusivité par un seul opérateur. FlixBus détient toujours (et depuis le deuxième trimestre 2016) la majorité des dessertes « exclusives ». Ces dernières représentent 41 % de l'offre de dessertes de FlixBus (34 % pour Ouibus).

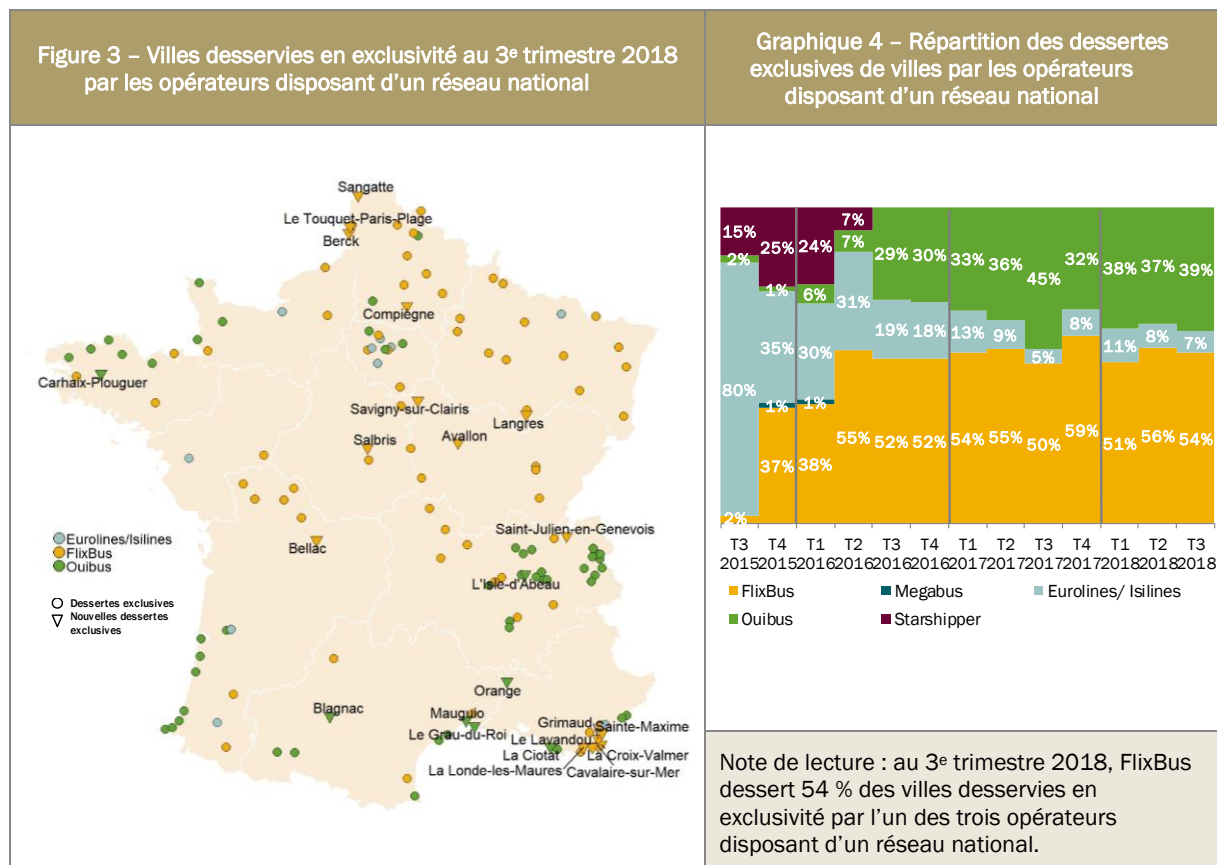


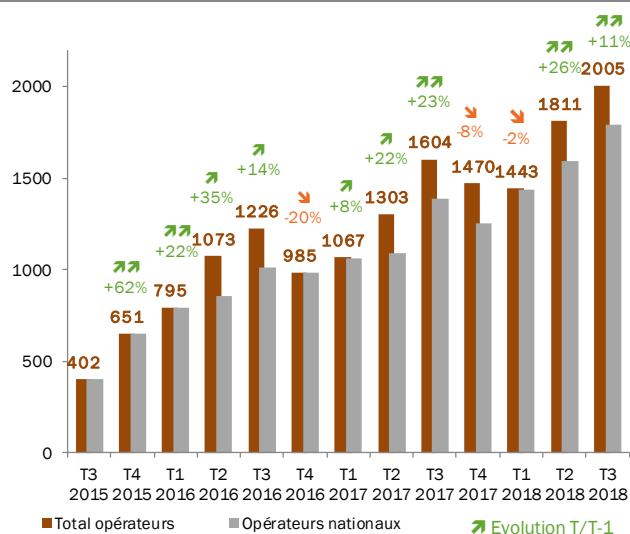
Tableau 1 – Caractéristiques des dessertes exclusives des opérateurs disposant d'un réseau national				
Au 3 ^e trimestre 2018	Eurolines/Isilines	FlixBus	Ouibus	Opérateurs nationaux
Nombre de villes en exclusivité (évolution par rapport au T2)	10 (-)	78 (+4)	56 (+8)	145 (+12)
Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur	11 %	41 %	34 %	54 %

Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, FlixBus dessert 78 villes en exclusivité (4 villes supplémentaires par rapport au trimestre précédent). Cela représente 41 % de son offre de dessertes.

1.3. Une offre de 2 005 liaisons commercialisées, en hausse de 25 % en un an, constituant un nouveau point haut

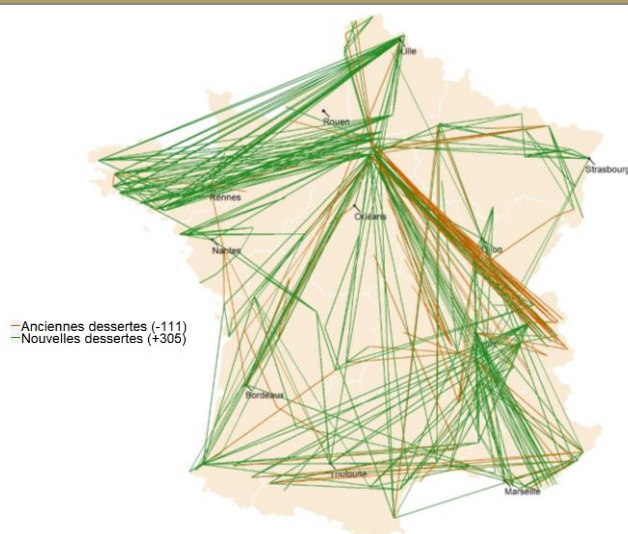
Plus de 2 000 liaisons sont commercialisées par l'ensemble des opérateurs ce trimestre, soit 401 liaisons supplémentaires par rapport au troisième trimestre 2017 (+25 %) et 194 de plus qu'au deuxième trimestre 2018 (+11 %). Par rapport au deuxième trimestre 2018, l'augmentation du nombre de villes desservies (+5 %) et du nombre de destinations directes par ville desservie (+4 %) concourt à la hausse du nombre total de liaisons, dont 90 % sont commercialisées par les 3 principaux opérateurs.

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



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, l'offre de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs a augmenté de 11 % et s'est établie à 2 005 liaisons desservies par l'ensemble des opérateurs.

Figure 4 – Evolution des liaisons commercialisées



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, 111 liaisons ont été arrêtées et 305 nouvelles liaisons ont été commercialisées.

Figure 5 – Nombre de destinations directes par ville
au 3^e trimestre 2018

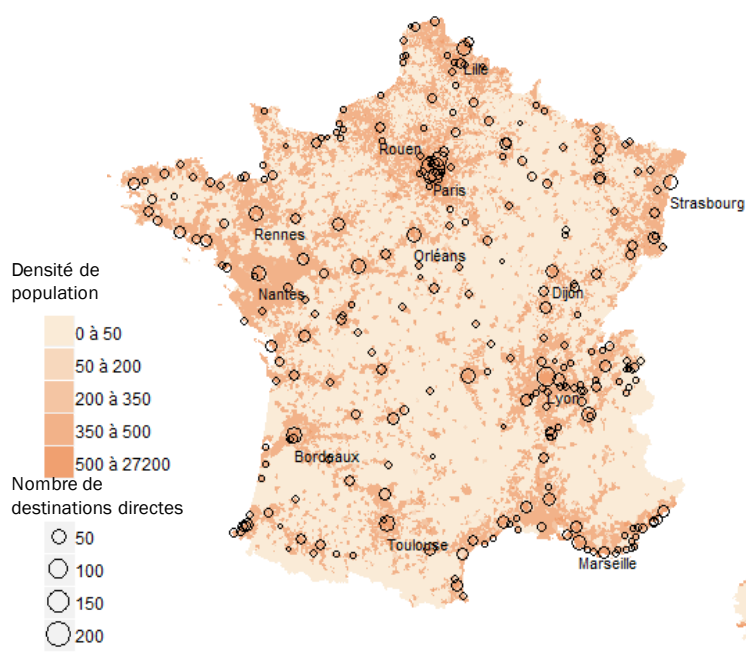
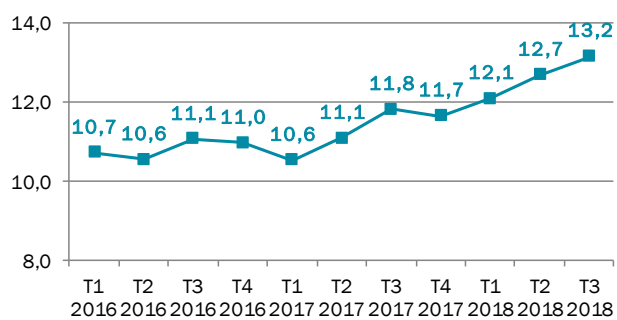


Tableau 2 – Top 10 des villes qui sont reliées au
plus grand nombre de destinations directes

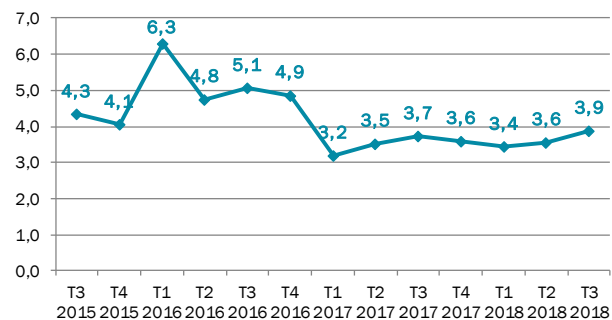
Au 3 ^e trimestre 2018	Nombre de destinations directes proposées
Paris	209
Lyon	102
Aéroport de Roissy	77
Orly	71
Toulouse	65
Bordeaux	65
Grenoble	57
Lille	56
Tours	55
Rennes	53

Graphique 6 – Nombre de destinations directes par ville



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, chaque ville est reliée en moyenne à 13,2 destinations.

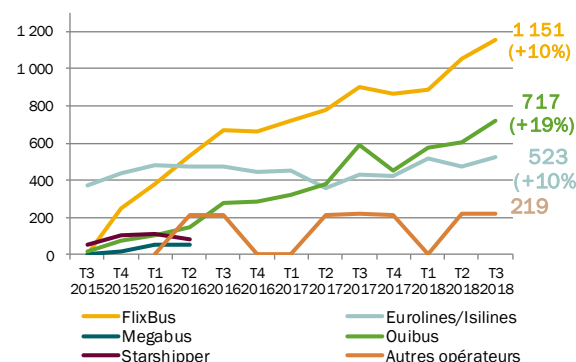
Graphique 7 – Nombre de départs par liaison



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, on recense 3,9 départs par liaison.

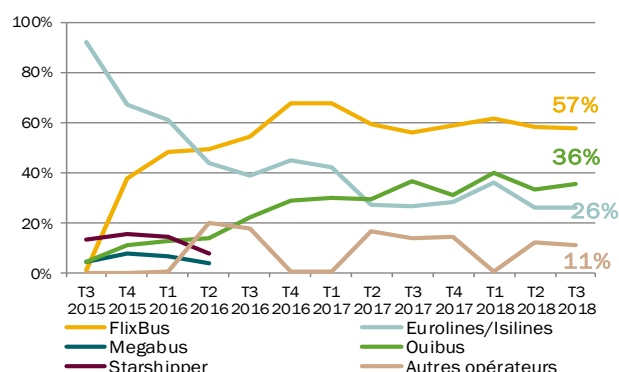
Les opérateurs nationaux développent leurs offres de liaisons ce trimestre, particulièrement Ouibus (+112 liaisons par rapport au trimestre précédent) et FlixBus (+100 liaisons), atteignant un nouveau record d'offre depuis 2015. L'offre d'Eurolines augmente également, mais dans une moindre mesure (+47 liaisons).

Graphique 8 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateurs (évolution en % par rapport à T-1)



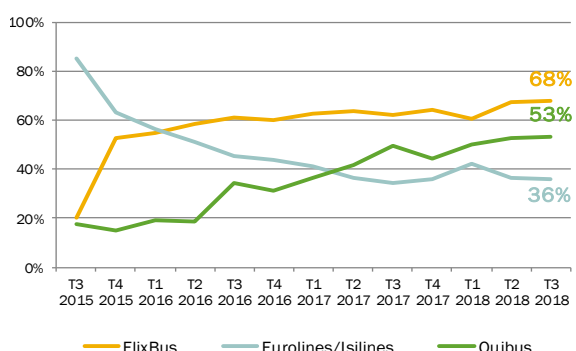
Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, FlixBus commercialise 1 151 liaisons, en hausse de 10 % par rapport au 2^e trimestre 2018.

Graphique 9 – Taux de couverture par opérateur du réseau de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs



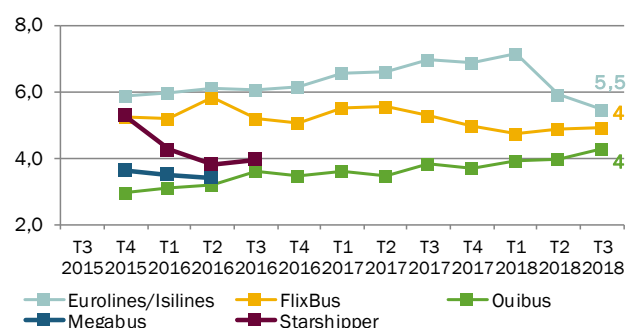
Note de lecture : au 2^e trimestre 2018, Ouibus commercialise 36 % de l'offre de liaisons de l'ensemble des opérateurs.

Graphique 10 – Part des liaisons exclusives dans l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, FlixBus commercialise 68 % de son offre en exclusivité.

Graphique 11 – Nombre de villes desservies par ligne par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, Eurolines/Isilines dessert en moyenne 5,5 villes par ligne.

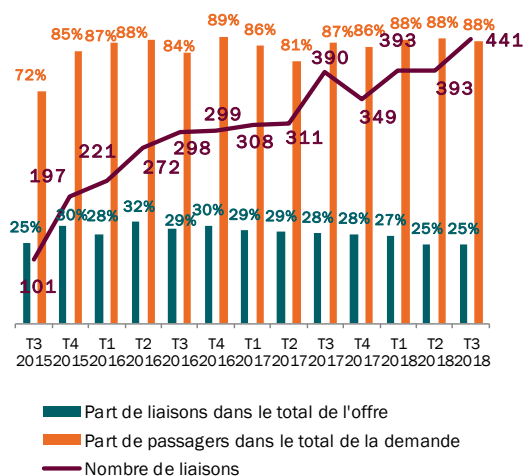
Tableau 3 – Caractéristiques de l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national

Opérateur	Nombre de lignes	Longueur moyenne des lignes	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons
Eurolines/Isilines	108	564 km	523	376 km
FlixBus	187	425 km	1 151	337 km
Ouibus	208	279 km	717	226 km

1.4. Le niveau de concurrence entre les 3 principaux opérateurs reste stable

Parmi les 1790 liaisons commercialisées par les 3 principaux opérateurs, 441 liaisons (soit 25 %) sont en concurrence. 88 % de la fréquentation totale des 3 principaux opérateurs est effectuée sur ces liaisons, un ratio stable depuis 2016. En revanche, le nombre total de liaisons « en concurrence » a augmenté légèrement moins vite que le nombre total de liaisons commercialisées sur la même période, ce qui se traduit par un ratio qui est passé de d'environ 30 % à 25 % de l'offre. Parmi les 79 nouvelles liaisons en concurrence, 70 étaient auparavant commercialisées en exclusivité et 9 sont des nouvelles liaisons directement commercialisées par plus d'un opérateur.

Graphique 12 – Evolution du nombre de liaisons en concurrence et de leurs poids dans l'offre et la demande
(périmètre : liaisons opérées par les opérateurs disposant d'un réseau national)



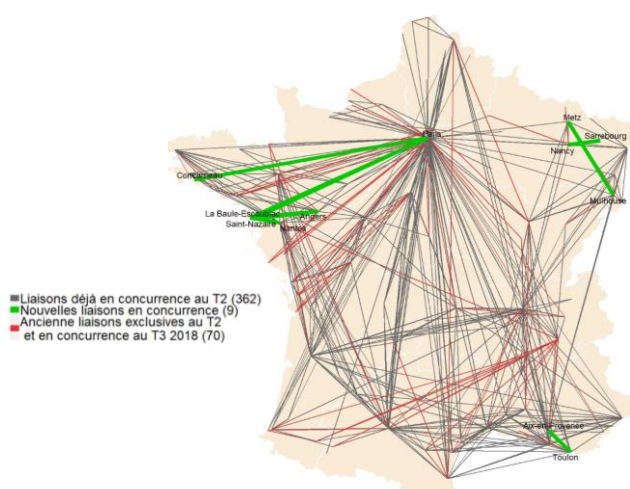
Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, 441 liaisons sont en concurrence, ce qui représente 25 % de l'offre et 88 % de la fréquentation des trois principaux opérateurs.

Tableau 4 – Nombre de liaisons en concurrence par opérateur et nombre moyen de départs quotidiens

Opérateurs	Nombre de liaisons en concurrence dans l'offre de l'opérateur (taux de couverture)	Nombre moyen de départs quotidiens par liaison
Eurolines/Isilines	335 (64 %)	3,6
FlixBus	372 (32 %)	4,2
Ouibus	335 (47 %)	3,7
Total 3 opérateurs	441	9,1

Note de lecture : Eurolines/Isilines commercialise 335 liaisons en concurrence, soit 64 % du total des liaisons en concurrence. Sur ces mêmes liaisons, cet opérateur offre en moyenne 3,6 départs quotidiens.

Figure 6 – Carte des liaisons en concurrence au 3^e trimestre 2018

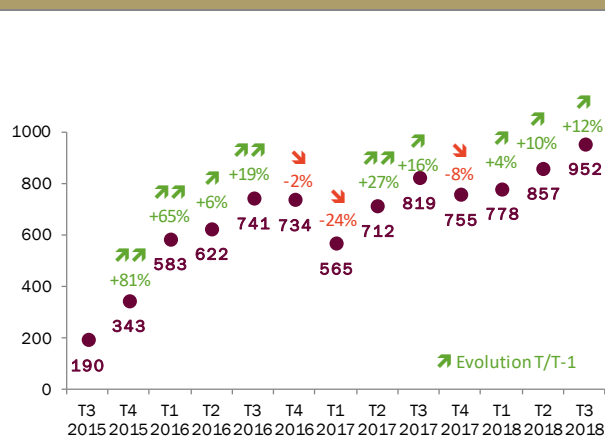


Note de lecture : parmi les liaisons 441 liaisons en concurrence, 362 sont des liaisons qui étaient déjà en concurrence au 2^e trimestre, 9 sont des liaisons qui n'étaient pas commercialisées au 2^e trimestre et qui l'ont été directement par plus d'un opérateur au 3^e trimestre et 70 sont des liaisons qui étaient desservies au 2^e trimestre en exclusivité.

1.5. Une offre de départs quotidiens en hausse, FlixBus repasse devant Ouibus

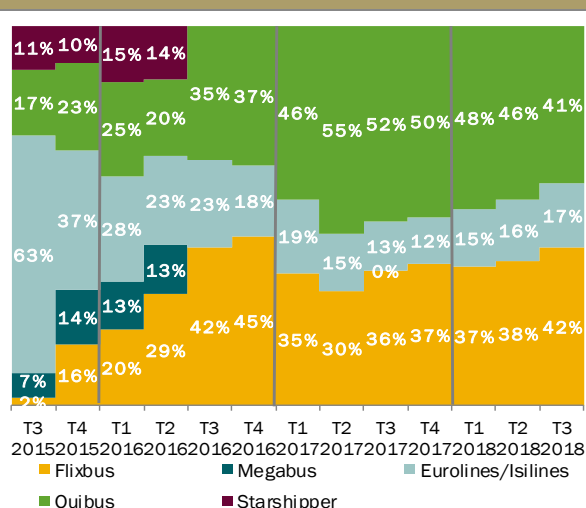
L'offre dépasse les 950 départs quotidiens (+12 % par rapport au deuxième trimestre 2018 et +16 % par rapport au troisième trimestre 2017). En 1 an, Eurolines (+53 %) et FlixBus (+37 %) augmentent leur nombre de départs quotidiens, tandis que Ouibus rationalise son offre de départs (-6 %). FlixBus redevient (pour 1 départ) leader du nombre de départs quotidiens, devant Ouibus qui avait occupé cette position depuis début 2017.

Graphique 13 – Evolution du nombre total de départs quotidiens de l'ensemble des opérateurs



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, le nombre de départs quotidiens est en hausse de 12 % par rapport au 2^e trimestre ; il s'élève en moyenne à 952 départs par jour.

Graphique 14 – Répartition des départs quotidiens des opérateurs disposant d'un réseau national uniquement



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, 41 % des départs quotidiens de lignes sont réalisées par Ouibus, 42 % par FlixBus et 17 % par Eurolines/Isilines.

Figure 7 – Nombre de mouvements quotidiens par ville
et évolution par rapport au trimestre précédent

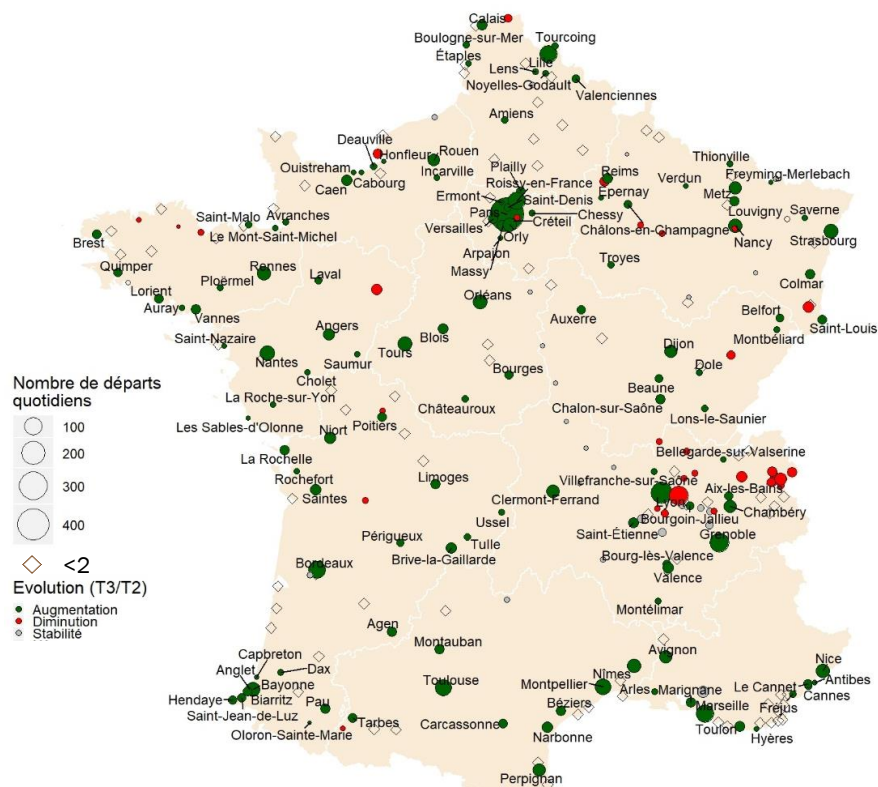


Tableau 5 – Top 10 des villes les plus desservies
(en nombre de mouvements quotidiens)

Ville (évolution rang T/T-4)	Nombre de mouvements quotidiens		Evolution du nombre de mouvements quotidiens (T/T-4) (en nb de mouvements)	Evolution de la fréquentation (T/T-4) (en %)
	T3 2017	T3 2018		
1. Paris (-)	410	486	+75	13 %
2. Lyon (-)	162	163	+2	7 %
3. Aéroport de Lyon (-)	119	125	+5	33 %
4. Grenoble (-)	91	123	+32	27 %
5. Marseille (+2)	73	102	+28	34 %
6. Aéroport de Roissy (-)	77	102	+25	60 %
7. Lille (+2)	62	101	+39	54 %
8. Bordeaux (-3)	83	96	+14	7 %
9. Toulouse (-1)	72	83	+11	15 %
10. Montpellier (-)	58	77	+19	28 %

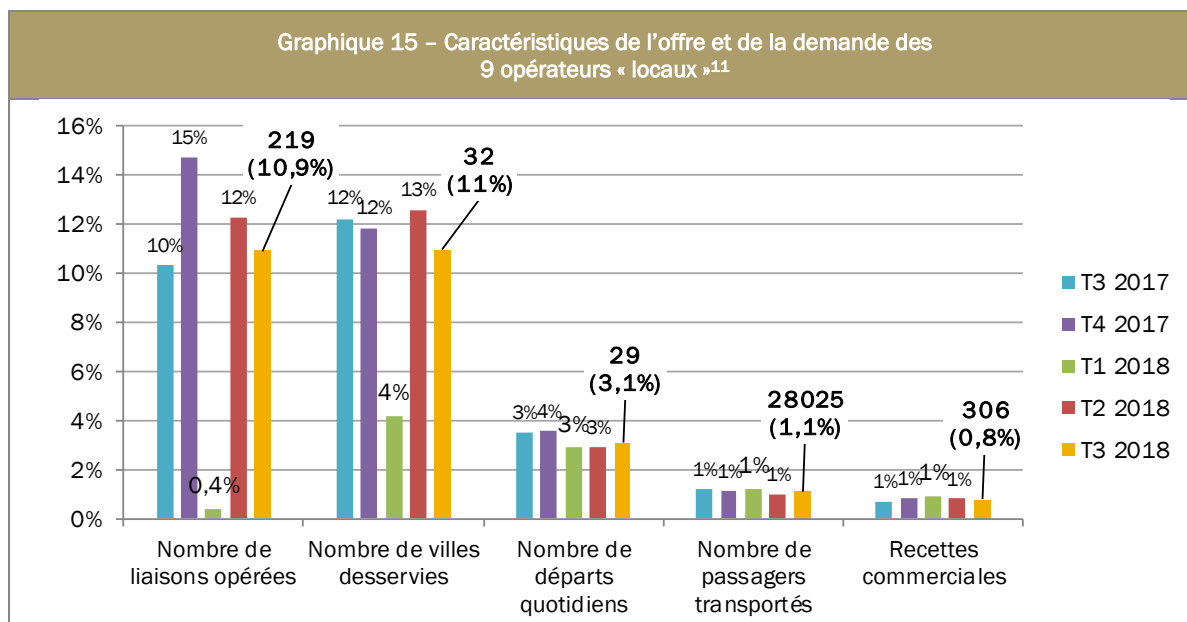
1.6. Tous les types de liaisons ont enregistré une augmentation du nombre de départs quotidiens

Tableau 6 – Nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison au 3 ^e trimestre 2018 et évolution T/T-1 et T/T-4			
En nombre moyen de trajets quotidien	T3 2018	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	7,0	12 %	10 %
Liaison transversales	3,5	9 %	4 %
dont infrarégionales	4,6	0 %	4 %
dont inter-régionales	2,9	17 %	5 %
Total	3,9	9 %	4 %

Note de lecture : 7 départs quotidiens ont été enregistrés en moyenne au 3^e trimestre sur les liaisons radiales, en hausse de 12 % par rapport au 2^e trimestre 2018.

1.7. Les offres ciblées commercialisées par les opérateurs « locaux » restent stables

L'offre et la fréquentation des opérateurs « locaux » ne connaissent pas d'évolution significative. Bien que ces opérateurs proposent une offre de liaisons et de dessertes non négligeable en diversité (11 %), la proportion de départs quotidiens qu'ils assurent est faible (3,1 %), de même que la part de fréquentation (1,1 %) et de recettes commerciales (0,8 %) qu'ils représentent.

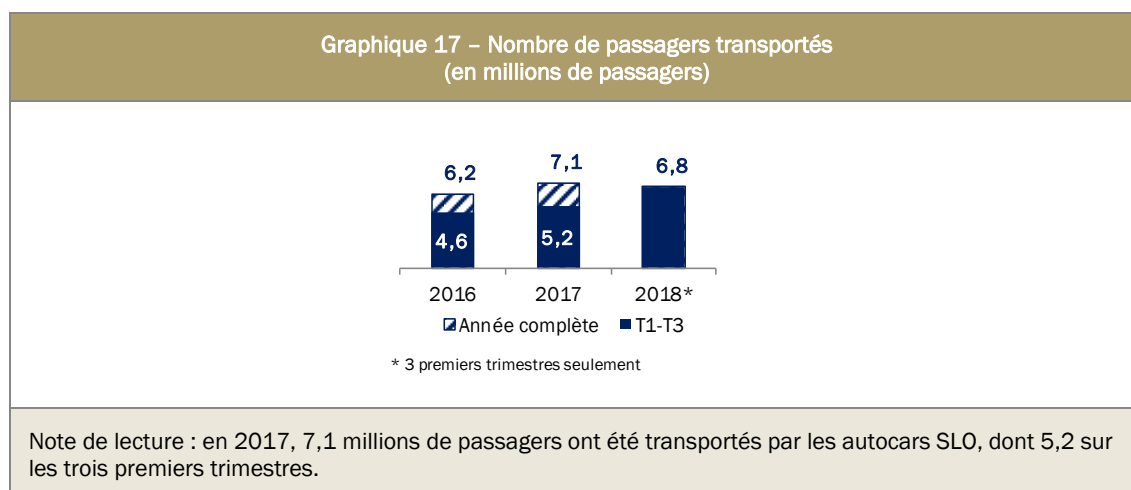
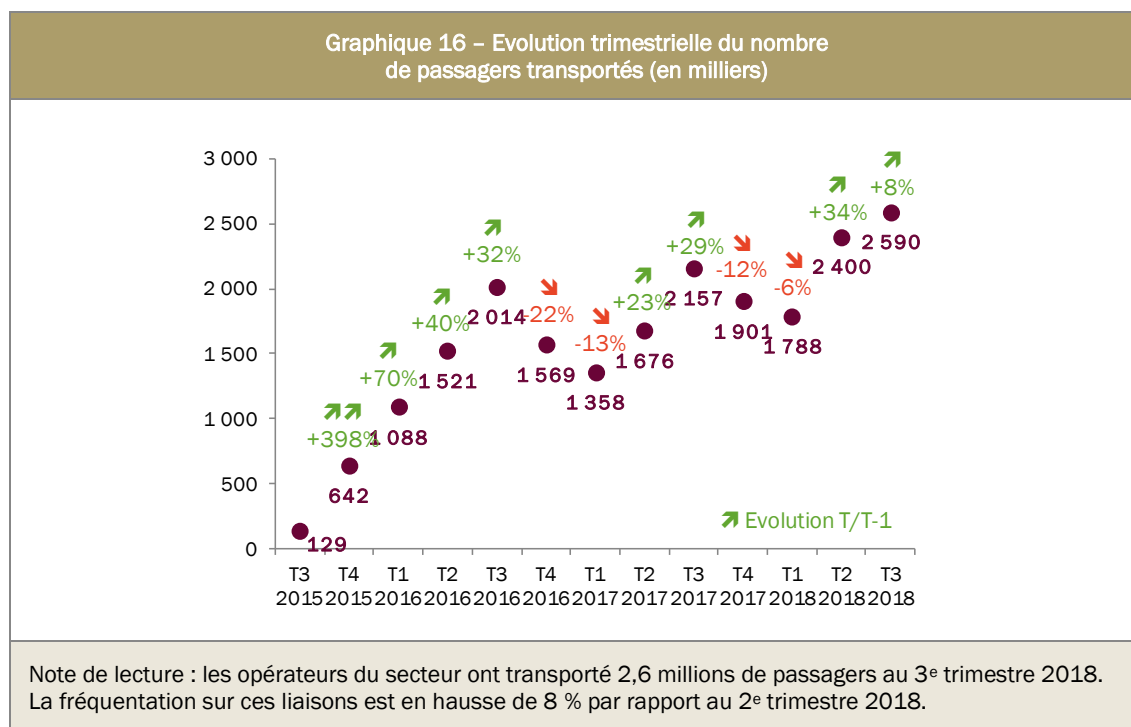


¹¹ Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Orain et Philippe.

2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU TROISIEME TRIMESTRE 2018

2.1. Hausse de 20 % de la fréquentation, avec 2,6 millions de passagers transportés

La fréquentation totale atteint près de 2,6 millions de passagers ce trimestre, en hausse de 20 % par rapport au troisième trimestre 2017, et de 8 % « seulement » par rapport au trimestre précédent 2018. Ce dernier résultat confirme le caractère atypique du niveau de fréquentation du deuxième trimestre 2018, qui a bénéficié des mouvements sociaux du secteur ferroviaire. Sur les 3 premiers trimestres 2018, la fréquentation est en croissance de 31 % par rapport aux trois premiers trimestres 2017 (elle avait été de 12 % entre T1-T3 2017 et T1-T3 2016).



2.2. La demande est majoritaire sur les liaisons transversales depuis 1 an

L'augmentation de la fréquentation est visible sur tous les types de liaisons, et plus particulièrement sur les liaisons transversales (+26 % sur 1 an, contre +14 % pour les radiales sur la même période). Depuis 1 an, ce sont les liaisons transversales qui captent la majorité de la demande (54 % ce trimestre). Les liaisons radiales représentent désormais 46 % de la fréquentation (pour 21 % des trajets) au 3^e trimestre 2018.

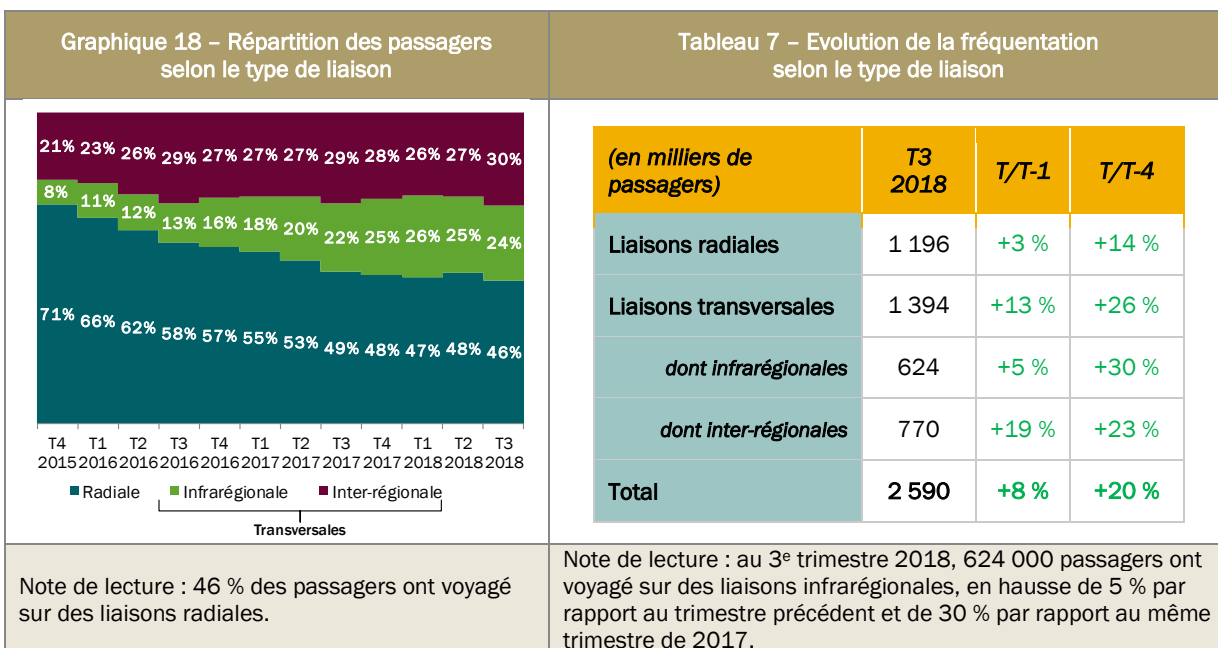
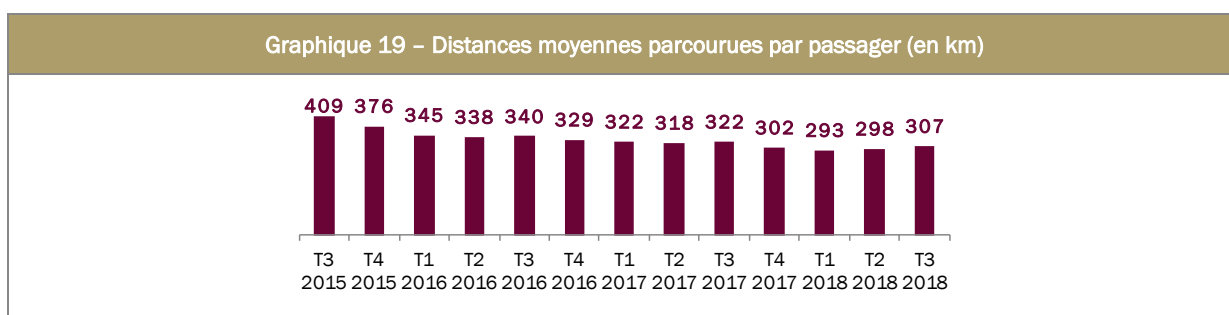


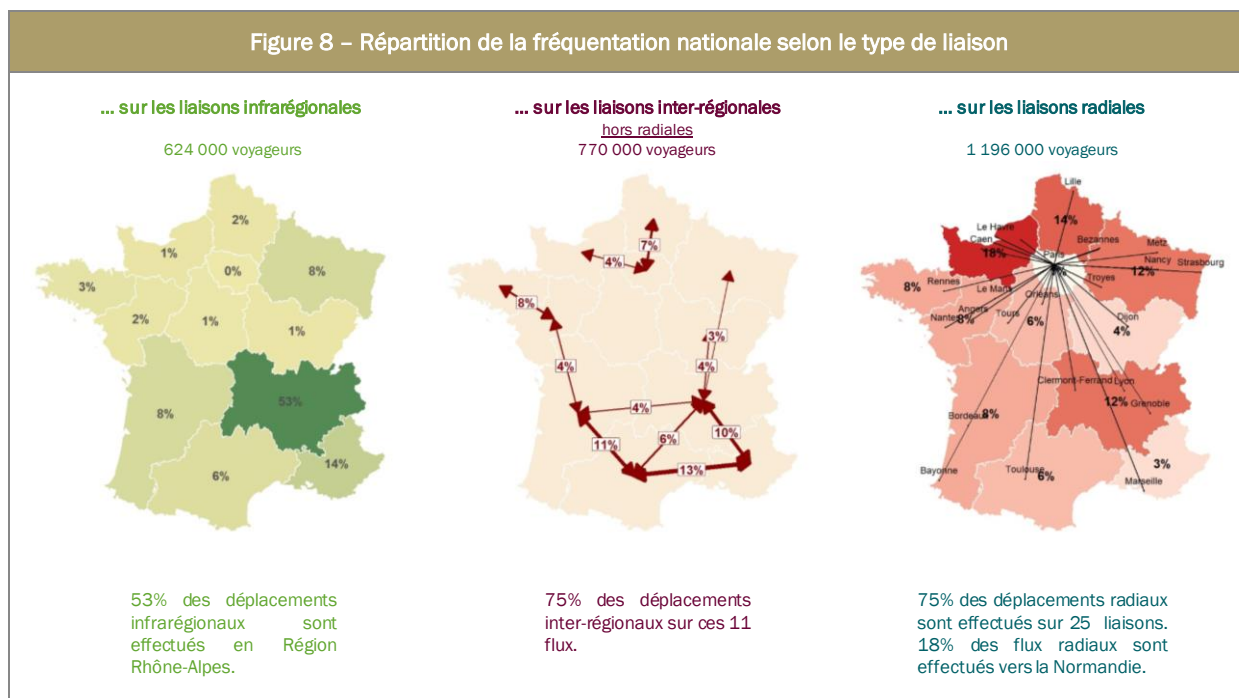
Tableau 8 – Distances moyennes des liaisons commercialisées et des liaisons parcourues par passager en fonction du type de liaison				
Distances moyennes...	Liaisons infrarégionales	Liaisons inter-régionales	Liaisons radiales	Total
... des liaisons commercialisées	128 km	406 km	396 km	311 km
... des liaisons parcourues par passager	138 km	347 km	368 km	307 km

Note de lecture : les liaisons infrarégionales mesurent en moyenne 128 km. Sur ces liaisons, la distance moyenne parcourues par passager est de 138 km.



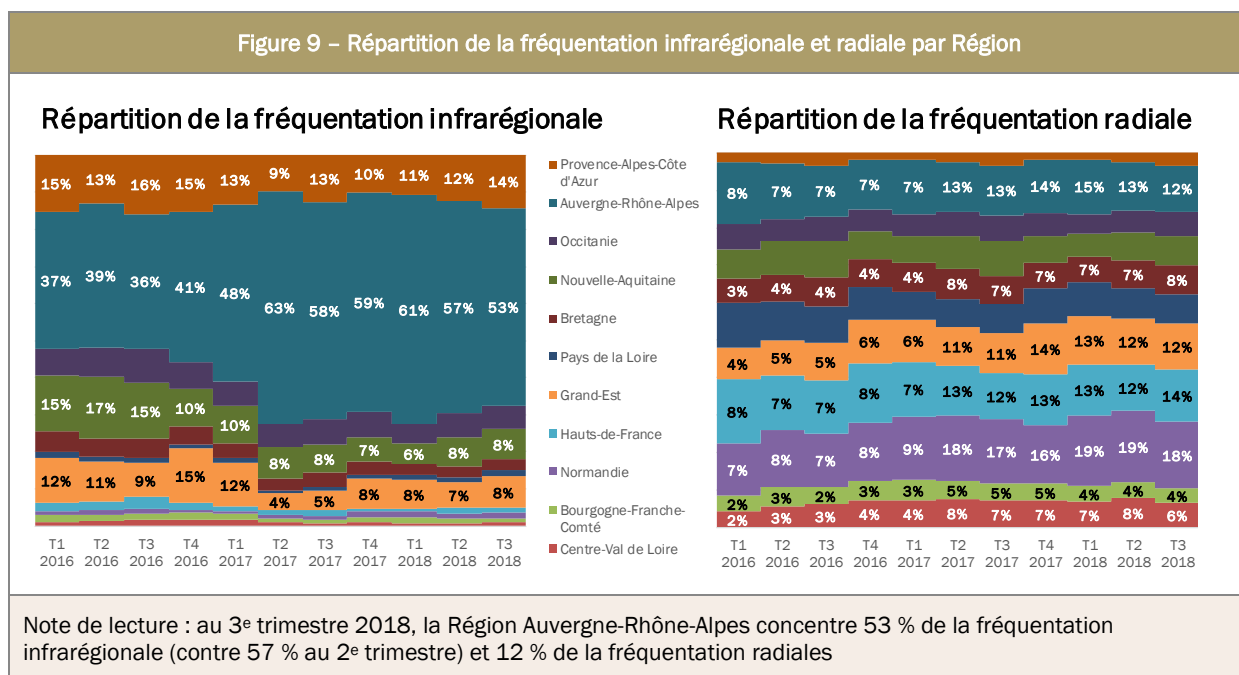
La Région Auvergne-Rhône-Alpes conserve toujours une place prépondérante dans la fréquentation des liaisons infrarégionales (53 % des flux au troisième trimestre 2018). 81 % des flux inter-régionaux sont réalisés entre des régions limitrophes. La Normandie concentre près d'1/5 des flux radiaux.

Figure 8 – Répartition de la fréquentation nationale selon le type de liaison



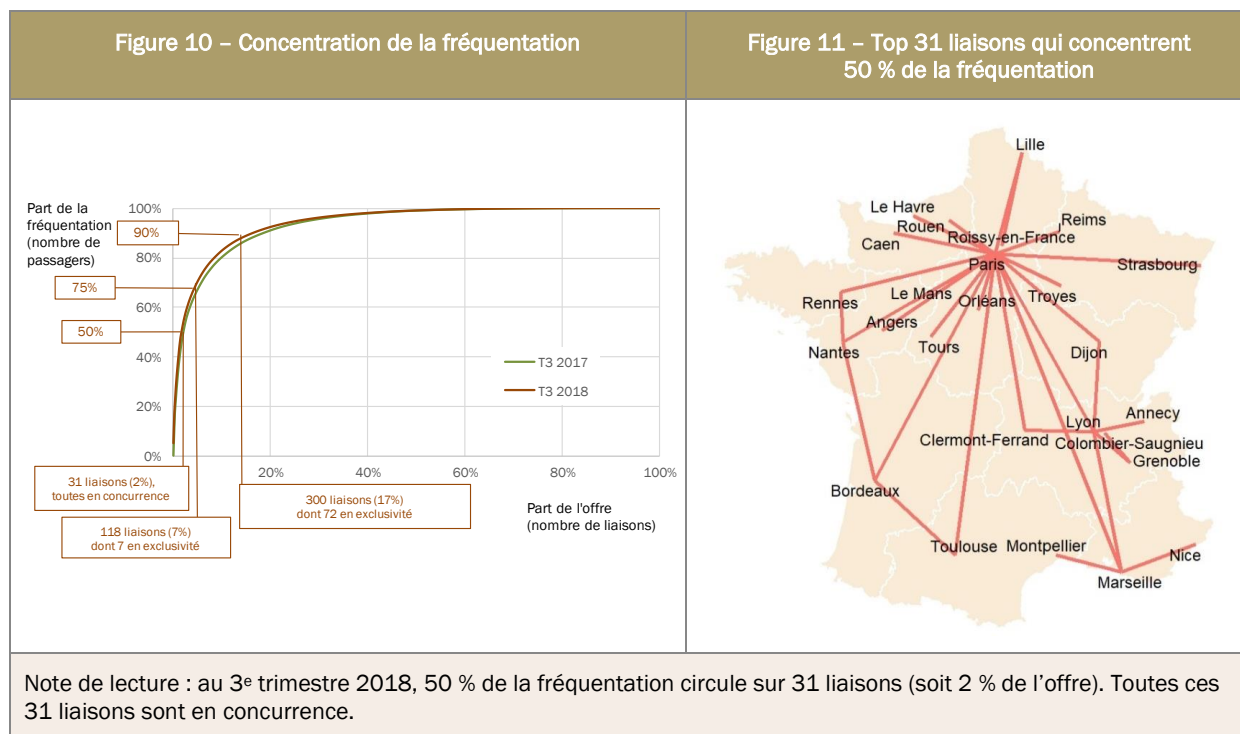
La Région Auvergne-Rhône-Alpes a toujours été la plus importante pour ce qui concerne les flux infrarégionaux, et cette position s'est accentuée avec le développement des dessertes vers l'aéroport de Lyon. S'agissant des liaisons radiales, la répartition est plus homogène. Les régions limitrophes de l'Île-de-France captent logiquement l'essentiel de la demande radiale.

Figure 9 – Répartition de la fréquentation infrarégionale et radiale par Région



La fréquentation est relativement concentrée sur un nombre restreint de liaisons :

- 50 % de la fréquentation voyage sur 31 liaisons (14 % du nombre total de départs),
- 75 % de la fréquentation voyage sur 118 liaisons (30 % du nombre total de départs) et
- 90 % de la fréquentation voyage sur 300 liaisons (48 % du nombre total de départs).



2.3. Hormis Marseille_Nice, la composition des 10 liaisons les plus fréquentées évolue peu et ces liaisons concentrent toujours près 30 % de la demande

Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent environ 28 % de la fréquentation totale (pour moins de 0,5 % de l'offre de liaisons), soit un peu plus de 700 000 passagers. On note l'entrée dans le classement d'une nouvelle liaison infrarégionale : Marseille-Nice. Par rapport au troisième trimestre 2017, Paris-Rouen a ravi la 3^e place à Paris-Lyon, Paris-Toulouse a dégringolé à la 10^e place, et les liaisons Paris-Tours et Clermont Ferrand-Lyon ont quitté le classement.

Tableau 9 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 3^e trimestre 2018

Liaisons (évolution rang T/T-4)	Distance moyenne (en km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1 en nb de trajets)	Recette kilométrique moyenne (€ HT / 100 km)	Evolution de la fréquentation (en %)	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille_Paris** (-)	236	4	131 500	91 (24)	3,9	16 %	36 %
2. Aéroport de Lyon_Grenoble (-)	91	2	[85 000 ; 131 000]	62 (-)	[10 ;15]	1 %	25 %
3. Paris**_Rouen (+1)	135	3	85 955	33 (-)	5,2	-9 %	3 %
4. Lyon_Paris** (-1)	476	3	84 325	57 (3)	4,6	-3 %	-3 %
5. Grenoble_Lyon (-)	117	4	64 661	45 (7)	4,7	-4 %	31 %
6. Marseille_Nice (+5)	203	3	49 275	42 (7)	5,8	22 %	32 %
7. Le Havre_Paris** (+1)	200	3	48 590	21 (-)	5,4	-3 %	21 %
8. Paris**_Rennes (-1)	366	4	48 244	24 (1)	4,1	-7 %	23 %
9. Caen_Paris** (+5)	245	3	47 928	21 (1)	4,9	-5 %	51 %
10. Paris**_Toulouse (-4)	691	3	45 154	21 (3)	4,6	4%	5%

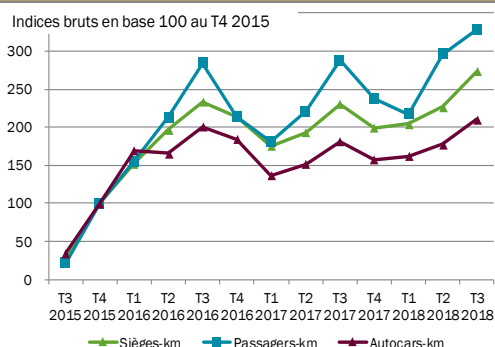
Note de lecture : 131 500 passagers ont voyagé sur la liaison entre Lille et Paris. Au 3^e trimestre, cette liaison est desservie par 4 opérateurs, qui effectuent en moyenne 236 km entre leurs points d'arrêts. 91 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été réalisés ce trimestre, soit 26 trajets de plus qu'au 2^e trimestre, pour une recette kilométrique moyenne de 3,9 euros par passager aux 100 km.

** Périmètre des arrêts « parisiens » : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint-Ouen, Porte des Ternes, Pont de Neuilly et Gallieni (Bagnolet).

2.4. Un taux d'occupation de 61 % sur le trimestre (+8 % par rapport au T3 2017)

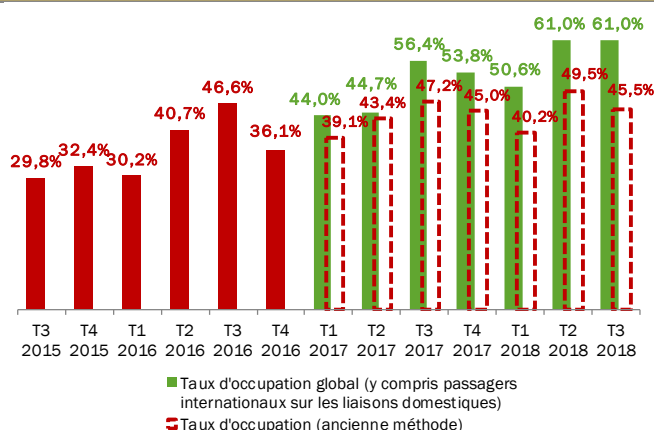
Au troisième trimestre 2018, le taux d'occupation se maintient à 61 % (+4,6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de 2017). Par rapport au deuxième trimestre 2018, ce sont principalement des trajets internationaux effectués sur les lignes de cabotage qui permettent le maintien du taux d'occupation à 61 %, l'augmentation de la fréquentation (en passager.km) sur les trajets nationaux étant plus mesurée ce trimestre (+8 %) que celle de l'offre de sièges.km (+21 %).

Graphique 20 – Evolution comparée de l'offre et de la demande sur les trajets nationaux



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, l'évolution de la demande a connu une augmentation plus faible que celle de l'offre sur les trajets nationaux.

Graphique 21 – Evolution trimestrielle du taux d'occupation moyen par autocar



Note de lecture : le taux d'occupation global du secteur s'élève à 61 % au 3^e trimestre 2018, et le taux d'occupation hors passagers sur les liaisons internationales s'élève à 45,5 %.

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).

Tableau 10 – Déclarations de liaisons inférieures à 100 kilomètres au 3^e trimestre 2018

	T3 2018	T2 2018
Nombre de déclarations de projets de liaisons	49	52
...dont nombre de déclarations ayant fait l'objet de saisine (numéro de déclarations)	2 - Beaune – Dijon (2018-217) - Marseille – Toulon (2018-244)	3 - Avignon – Marignane (2018-160) - Marseille – Toulon (2018-184) - Avignon – Marseille (2018-185)
... dont avis défavorable	2	3
... dont avis favorable	0	0
Nombre de liaisons inférieures à 100 km commercialisées	202	194

202 liaisons de moins de 100 km sont commercialisées au troisième trimestre 2018 (194 au trimestre précédent et 129 au troisième trimestre 2017). En 1 an, la fréquentation et le nombre de

passagers par autocar des liaisons inférieures à 100 km augmentent sur l'ensemble des services, tout comme l'offre de départs (395 départs quotidiens ce trimestre contre 270 au troisième trimestre 2017, soit une hausse de 46 %).

Figure 12 – Carte des liaisons inférieures à 100 km commercialisées

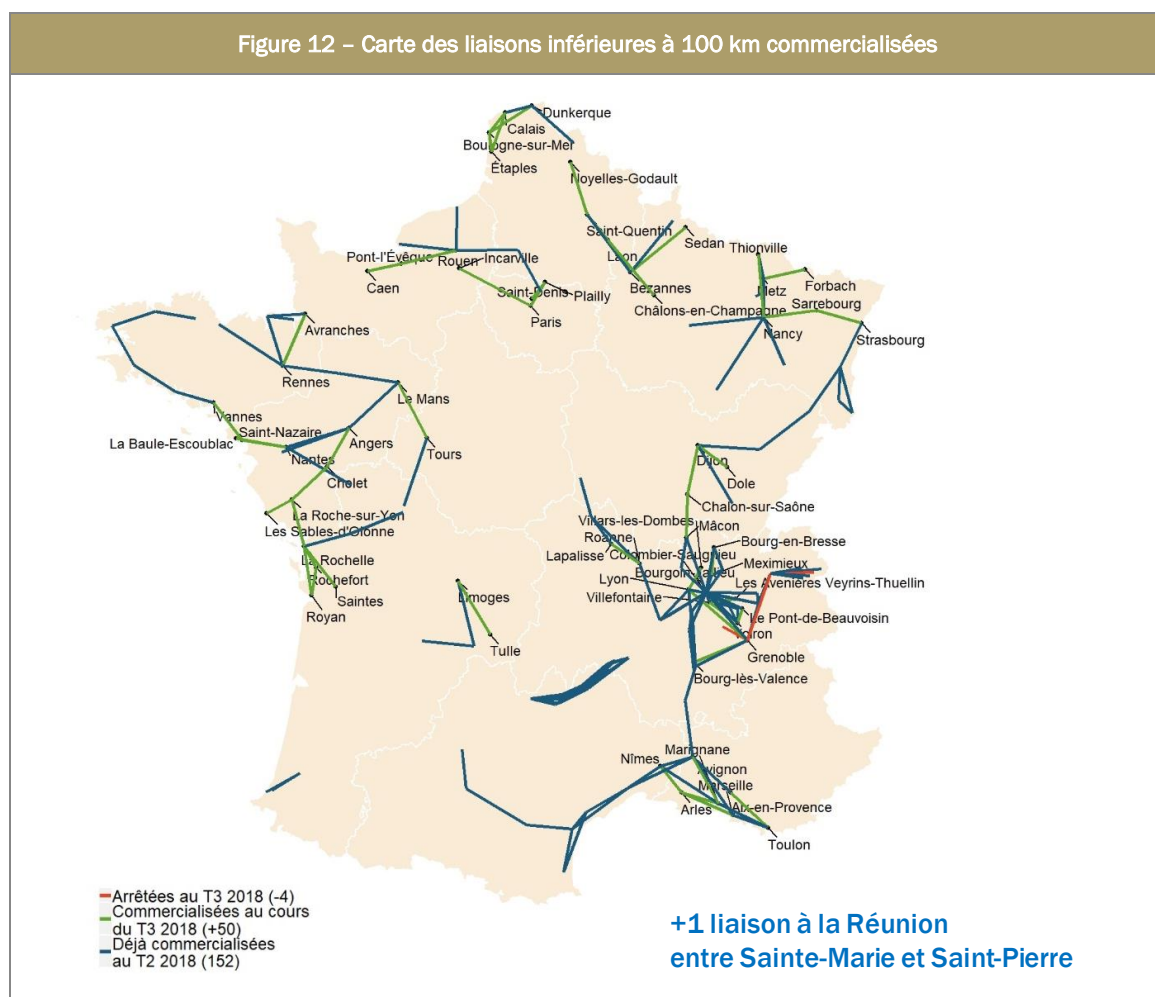
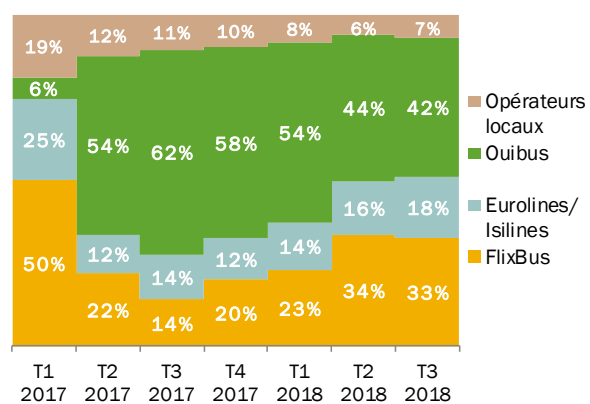


Tableau 11 – Répartition de l'offre de liaisons de moins de 100 km commercialisées selon le type de ligne (évolution T/T-4)

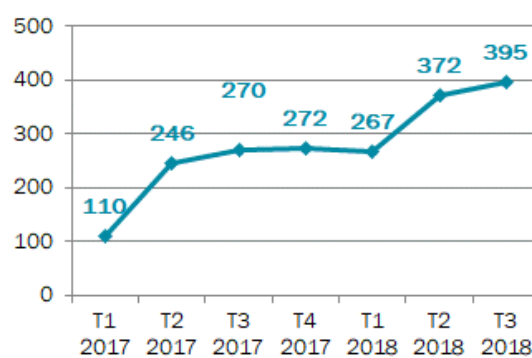
	Nombre de liaisons	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar	Recette kilométrique moyenne (€ HT/ 100km)
Liaisons TGV /aéroports	38 (+15)	[150 ;170 000] ([+21 % ;+40 %])	[8 ;12] (-)	[12 ;18]
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroport/TGV)	128 (+61)	56 674 (+178 %)	2,2 (+107 %)	8,4
Ligne touristique (Migratour)	39 (-)	SDA	SDA	SDA

Graphique 22 – Répartition de l'offre
(en nombre de départs quotidiens) sur les liaisons
commercialisées inférieures à 100 km



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, Ouibus assure 42 % des départs quotidiens des liaisons inférieures à 100 km.

Graphique 23 – Evolution du nombre de départs
quotidiens sur les liaisons commercialisées
inférieures à 100 km



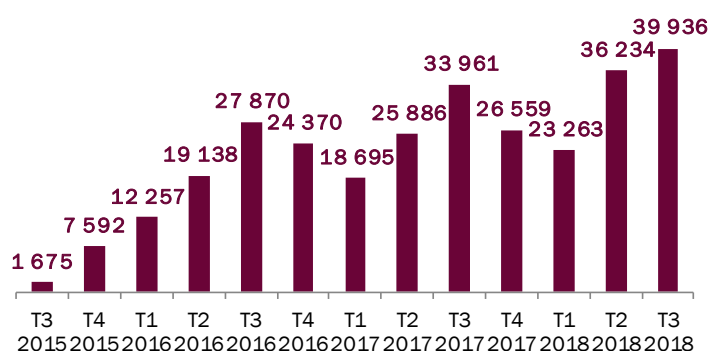
Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, 395 départs quotidiens ont été enregistrés sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km.

3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU TROISIEME TRIMESTRE 2018

3.1. Un chiffre d'affaires de près de 40 millions d'euros au 3^e trimestre 2018

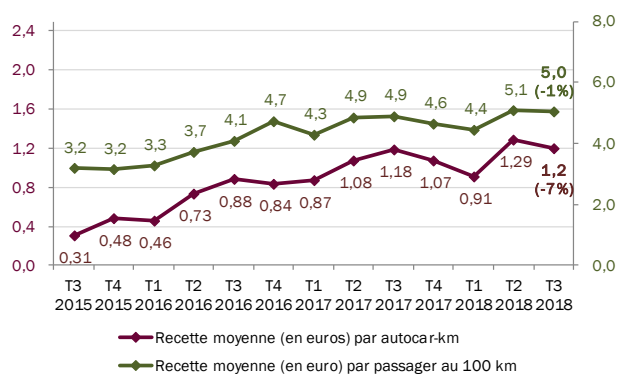
Le chiffre d'affaires trimestriel atteint près de 40 millions d'euros, en augmentation de 18 % par rapport au troisième trimestre 2017, à l'instar de l'augmentation de la fréquentation. Après un record au trimestre précédent 2018 (5,1 € par passager aux 100km), la recette par passager aux 100 km baisse légèrement à 5 € (-1 %) mais reste en croissance sur 1 an de 2,4 %.

Graphique 24 – Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du secteur
(en millier d'euros hors taxes)



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, le chiffre d'affaires du secteur s'élève à 39,9 millions d'euros hors taxes.

Graphique 25 – Evolution des recettes (en euros) par passager aux 100 km et par autocar-km (évolution T/T-1)



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, le revenu par autocar-km s'élève à 1,2 euros hors taxes, en baisse de 7 % par rapport au 2^e trimestre 2018.

Graphique 26 – Evolution des recettes moyenne par trajet (en euros hors taxes)



Note de lecture : au 3^e trimestre 2018, la recette moyenne par trajet s'élève à 15,4 euros hors taxes.

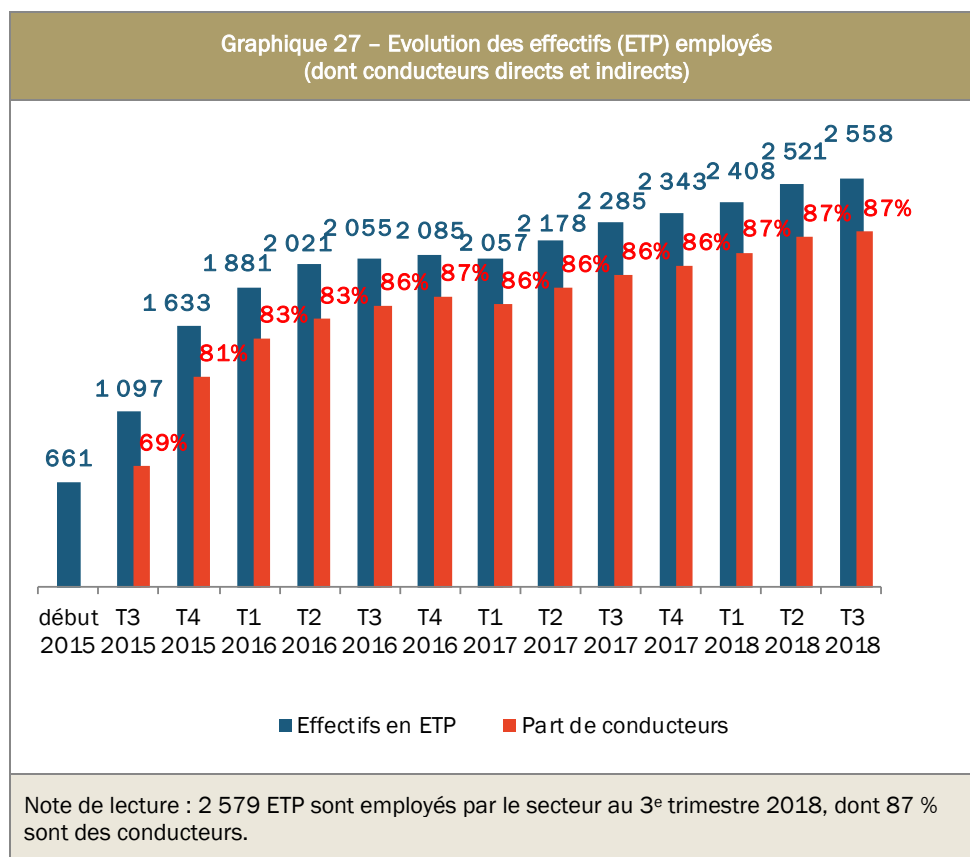
L'augmentation de la recette par passager-km concerne toutes les catégories de liaisons hors aéroports (+4 % par rapport au troisième trimestre 2018). La recette par passager aux 100 km sur les liaisons aéroports (6,8 €), toujours supérieures à la recette moyenne de l'ensemble des liaisons (5 €), connaît une baisse de 8 % par rapport au troisième trimestre 2017.

Tableau 12 – Recettes kilométriques moyennes par passager selon les caractéristiques de la liaison
(en euro hors taxes pour 100 km) et évolution T/T-1 et T/T-4

Type de liaisons		T3 2018	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4
Total (y compris liaisons aéroports)		5,0	-1 %	2 %
Liaisons aéroports		6,8	-6 %	-8 %
Total hors liaisons aéroports		4,8	0 %	4 %
Nombre de trajets quotidiens sur la liaison	10 ou plus	4,5	-6 %	3 %
	Entre 6 et 10	5,0	7 %	9 %
	Entre 3 et 6	5,0	1 %	6 %
	Entre 1 et 3	5,1	2 %	2 %
	Moins de 1	5,0	3 %	2 %
Distance de la liaison	Plus de 750km	4,6	6 %	6 %
	500-750km	4,6	5 %	9 %
	250-500km	4,8	-1 %	3 %
	Moins de 250km	5,3	-5 %	-1 %
Type de liaison	Radiale	4,7	-3 %	2 %
	Infrarégionale	6,0	0 %	nd
	Inter-régionale	4,8	4 %	nd
Type de concurrence	En concurrence	4,7	-1 %	3 %
	En exclusivité	5,3	0 %	2 %

3.2. L'ensemble des emplois du secteur augmentent de 1,5 % et s'élèvent à 2 558 ETP

Au 30 septembre 2018, le secteur¹² emploie 2 558 ETP (+38 ETP sur le trimestre, soit +1,5 %), la part de conducteurs restant stable (87 %).



¹² Périmètre : emplois directs des opérateurs SLO et emplois indirects liés à la conduite chez les entreprises partenaires/sous-traitantes.

4. ANNEXES

4.1. 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, médias) et les clients de ces services.

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

4.2. 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.

4.3. 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.

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.

$$TRO = \frac{\sum TRL * \text{Autocars-kilomètres de la ligne}}{\text{Autocars-kilomètres de l'opérateur}}$$

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.

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

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.

4.4. 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 »).