

Marché librement organisé des services interurbains par autocar

Bilan du 1er trimestre 2019



SYNTHESE.....	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU PREMIER TRIMESTRE 2019.....	4
1.1. 8 opérateurs présents sur le marché des SLO	4
1.2. Une baisse du nombre de villes desservies.....	4
1.3. Une offre de liaisons en légère hausse sur l'année	7
1.4. Une focalisation de la concurrence sur les liaisons très fréquentées	11
1.5. Une diminution du nombre de départs quotidiens.....	12
1.6. La baisse de la fréquence concerne tous les types de liaisons	14
1.7. Le bilan des opérateurs « locaux » est stable sur un an.....	15
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU PREMIER TRIMESTRE 2019.....	16
2.1. Une hausse exceptionnelle de la fréquentation	16
2.2. La croissance de la demande est homogène pour tous les types de liaisons	16
2.3. Peu de changements dans le classement des 10 liaisons les plus fréquentées	18
2.4. Un taux d'occupation de près de 60 % sur le trimestre	19
2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres	20
3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU PREMIER TRIMESTRE 2019.....	23
3.1. Un chiffre d'affaires trimestriel stable sur un an.....	23
3.2. Le nombre total d'emploi du secteur continue d'augmenter	25
4. ANNEXES.....	26
4.1. Cadre légal	26
4.2. Avertissement	26
4.3. Méthodologie	27
4.4. Définitions.....	27
4.5. Open-data.....	28

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

SYNTHESE

Le premier trimestre 2019 fut une période riche en faits marquants s'agissant du marché de transport routier interurbain librement organisé. Sous l'effet de la campagne promotionnelle « 1 million de billets à 0,99 € » lancée par FlixBus début janvier, le trimestre enregistre une forte croissance de la fréquentation. Le nombre de passagers transportés par les autocars atteint près de 2,3 millions, le troisième niveau trimestriel le plus élevé depuis la libéralisation du marché. La hausse de la demande est ainsi de 26 % sur un an et de 4 % par rapport au trimestre précédent (alors que les deux dernières années, une baisse était observée entre le dernier trimestre d'une année et le premier trimestre de l'année suivante). La progression de la fréquentation est répartie de manière assez équilibrée entre les liaisons radiales et transversales (respectivement en hausse de 5 % et 4 % par rapport au dernier trimestre 2018).

Cependant, l'offre est en recul au premier trimestre 2019. Eurolines/Isilines et Ouibus ont diminué leur offre tandis que les offres commercialisées par BlaBlaCar sont arrêtées ce trimestre en prévision du lancement officiel des lignes de BlaBlaBus début juin (information BlaBlaCar). Le service de Migratour étant absent en raison de sa pause hivernale, il n'y a donc plus que 8 opérateurs¹ présents sur le marché en ce début d'année. Les opérateurs disposant d'un réseau national sont toujours au nombre de trois (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus), une situation qui s'achèvera prochainement suite à l'acquisition officialisée en mai 2019 d'Eurolines/Isilines par FlixBus, et la fusion des offres autocar BlaBlaCar et Ouibus (dont la cession par la SNCF à BlaBlaCar est effective depuis le 1^{er} juillet) au sein de la marque BlaBlaBus.

La contraction de l'offre est d'abord visible en nombre de villes : 234 communes françaises sont desservies par les opérateurs, soit 11 % et 5 % de moins respectivement par rapport au quatrième et au premier trimestre 2018. Le nombre de liaisons s'élève à 1 508, en hausse de 3 % sur un an mais en baisse de 15 % par rapport au trimestre précédent. Il s'agit là d'évolutions qui vont au-delà des mouvements saisonniers habituellement observés. La modulation de l'offre concerne également la fréquence qui atteint 731 départs quotidiens (en diminution de 9 % sur le trimestre et de 6 % sur l'année). Parmi les opérateurs nationaux, seul FlixBus renforce son offre (19 % de liaisons et 20 % de départs de plus qu'au premier trimestre 2018), contrairement à Eurolines/Isilines (28 % de liaisons et 32 % de départs en moins) et Ouibus (6 % de liaisons et 19 % de départs en moins). FlixBus dessert désormais 78 % des villes et 70 % des liaisons, une part record depuis 2015. La concurrence² entre opérateurs se manifeste toujours sur les liaisons les plus fréquentées. Par rapport au premier trimestre 2018, la part de ces liaisons dans l'offre est en baisse de 4 points (23 % ce trimestre) mais la demande correspondante reste stable (88 %).

Conséquence d'une offre moindre et d'une demande en croissance, le taux d'occupation s'améliore nettement au premier trimestre 2019. Les cars sont remplis en moyenne à 59,8 %, en hausse de 9 points sur un an, avec un concours des passagers voyageant sur les liaisons domestiques plus actif que celui des passagers sur les liaisons internationales. En conséquence, la recette par autocar.km progresse de 7 % par rapport à l'année dernière pour atteindre 0,97 euro.

La forte augmentation de la fréquentation n'est pourtant pas suffisante pour que le chiffre d'affaires affiche une amélioration. Celui-ci reste stable par rapport au premier trimestre 2018, atteignant 23,3 millions d'euros hors taxes, à cause d'une recette kilométrique par passager en diminution sensible (17 % de moins en un an pour s'établir à 3,7 euros par passager aux 100 km). La baisse de la recette par passager.km est plus forte chez FlixBus et concerne plutôt les liaisons en concurrence. La distance moyenne parcourue par passager se réduit encore de neuf kilomètres ce trimestre (284 km au premier trimestre 2019 contre 293 km au dernier trimestre 2018).

Enfin, au 31 mars 2019, le secteur emploie 2 571 ETP (emplois directs et emplois indirects de conducteurs sous-traitants/partenaires affectés à cette activité), en hausse de 7 % (soit 164 ETP supplémentaires) par rapport au premier trimestre 2018. La part de conducteurs reste stable et s'élève à 86 %.

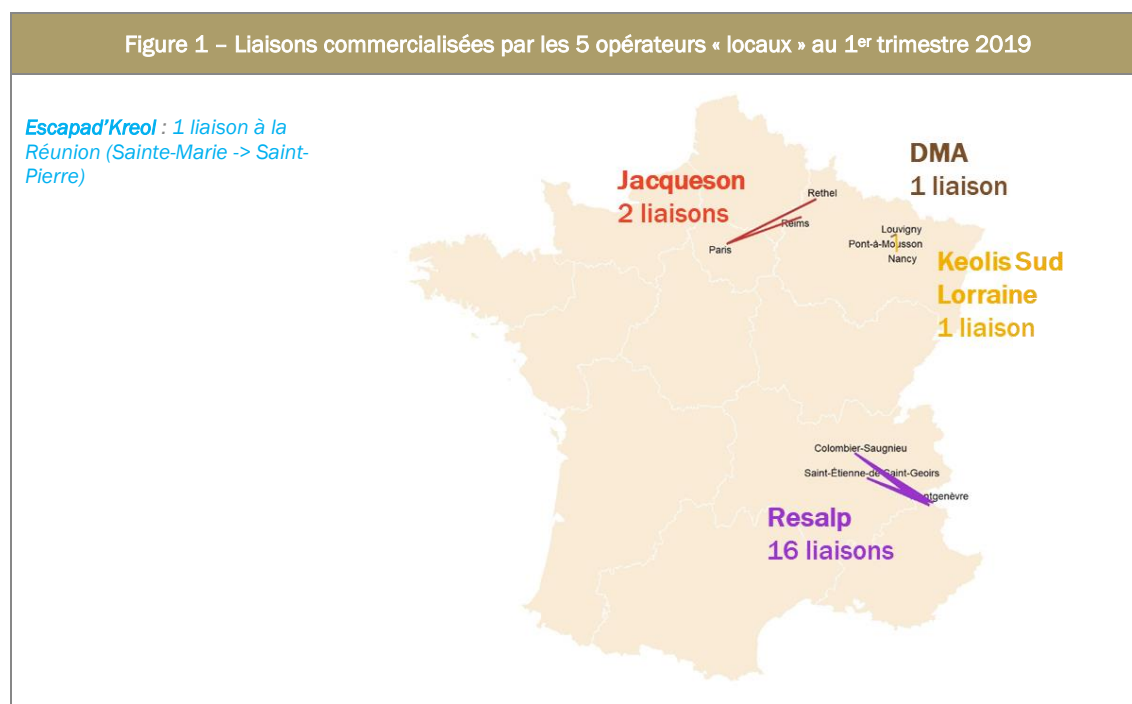
¹ Par ordre alphabétique : DMA, Escapad'Kreol, Eurolines/Isilines, FlixBus, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Ouibus et Resalp.

² Une liaison en concurrence est une liaison commercialisée par au moins deux opérateurs nationaux au premier trimestre 2019 (l'adresse du point d'arrêt peut cependant différer dans la commune de départ et/ou d'arrivée selon les opérateurs).

1. BILAN DE L'OFFRE AU PREMIER TRIMESTRE 2019

1.1. 8 opérateurs présents sur le marché des SLO

Le nombre d'opérateurs présents sur le marché au premier trimestre 2019 s'élève à huit opérateurs. Les trois opérateurs qui disposent d'un réseau national (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus) sont toujours présents. Seuls cinq opérateurs « locaux » offrent des services SLO ce trimestre, soit cinq de moins qu'au trimestre précédent. En effet, l'offre de Migratour est en pause hivernale et les lignes proposées sur le site de BlaBlaCar sont arrêtées. Il s'agit en fait d'un arrêt temporaire de cette offre, en vue du lancement effectif de BlaBlaBus³ en juin 2019 et du rachat⁴ de Ouibus par la principale plateforme du covoiturage qui est effectif depuis le 1^{er} juillet 2019. Avec en outre l'acquisition⁵ d'Eurolines/Isilines par FlixBus effective depuis mai, le paysage du marché SLO sera fortement modifié à partir du prochain trimestre.



1.2. Une baisse du nombre de villes desservies

Au premier trimestre 2019, 234 villes françaises sont desservies par l'ensemble des opérateurs SLO, soit 12 villes et 5 % de moins qu'à la même période en 2018. Il s'agit d'une évolution qui est en rupture avec la tendance observée depuis deux ans car ce trimestre est le premier à voir l'offre de dessertes diminuer en glissement annuel.

Les offres de Ouibus et d'Eurolines/Isilines sont en net recul, avec respectivement 32 (soit 21 %) et 17 (soit 18 %) destinations de moins qu'au premier trimestre 2018. Parmi les trois opérateurs nationaux, seule l'offre de FlixBus continue de croître (12 dessertes et + 7 %). FlixBus offre toujours le plus grand nombre de destinations (183 villes), suivi de Ouibus (121 villes) et d'Eurolines/Isilines (80 villes).

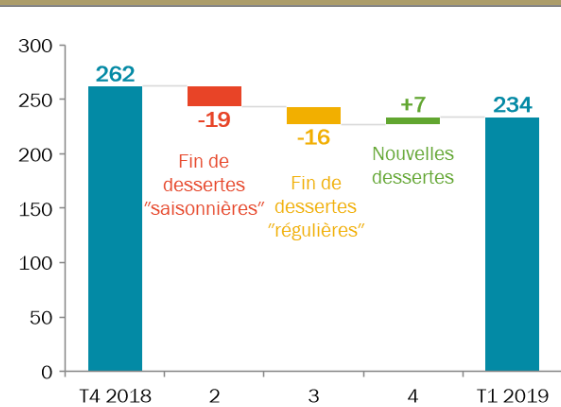
Parmi les 35 villes qui ne sont plus desservies entre le dernier trimestre 2018 et le début de l'année 2019, la plupart sont des villes de montagne dont 19 font partie de l'offre touristique de Migratour (Figure 2). Sept nouvelles villes sont ajoutées à l'offre globale, dont quatre stations de ski. Le solde est ainsi négatif sur ce trimestre avec 28 dessertes de moins.

³ <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-lance-blablabus-a-destination-de-45-villes-en-france>

⁴ <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-finalise-l-acquisition-de-ouibus>

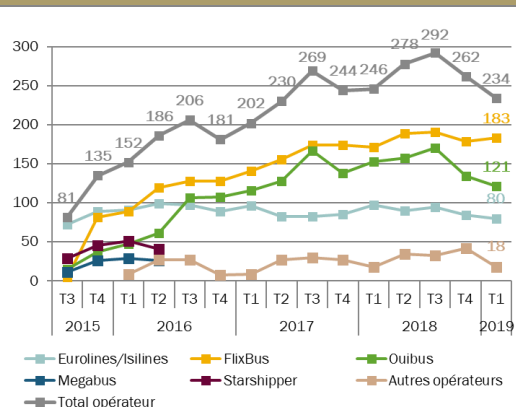
⁵ <https://www.flixbus.fr/entreprise/presse/communiqués-de-presse/flixbus-rachete-eurolines-et-isilines>

Graphique 1 - Evolution du nombre total de villes desservies entre le 4^e trimestre 2018 et le 1^{er} trimestre 2019



Note de lecture : avec un solde négatif de 28 dessertes, le nombre de villes desservies passe de 262 à 234 entre le 4^e trimestre 2018 et le 1^{er} trimestre 2019.

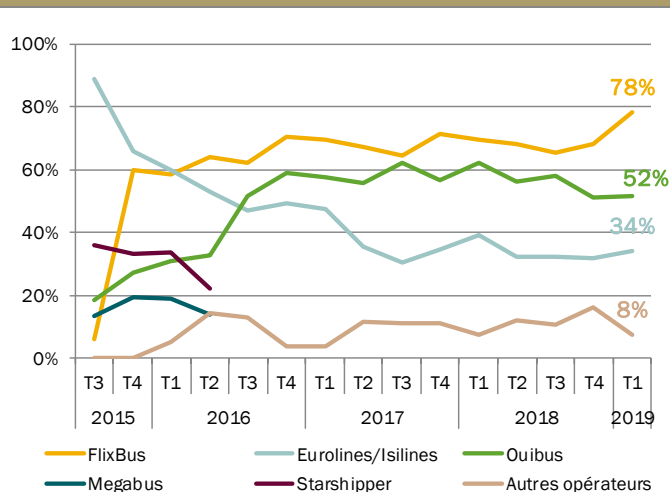
Graphique 2 - Evolution du nombre de villes desservies par l'ensemble des opérateurs



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, Eurolines/Isilines dessert 80 villes sur les 234 desservies par l'ensemble des opérateurs.

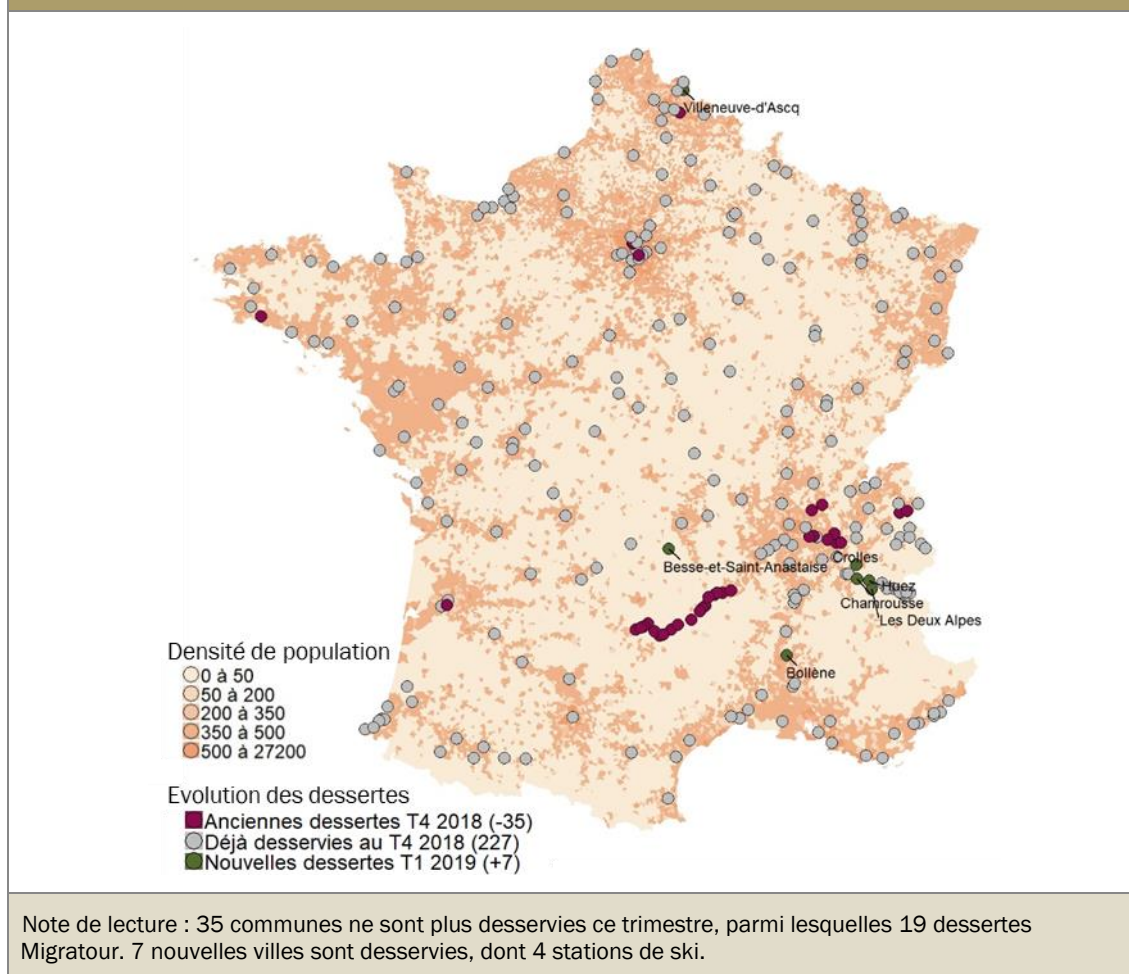
Le taux de couverture (Graphique 3) de FlixBus bondit à 78 % (+ 10 points) au premier trimestre 2019. Quant à celui des deux autres opérateurs nationaux, il augmente légèrement du fait d'une baisse de l'offre globale plus forte que leurs baisses respectives.

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



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, FlixBus dessert 78 % du total des villes desservies, Ouibus 52 %.

Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 4^e trimestre 2018 et le 1^{er} trimestre 2019



Parmi les 220 villes desservies par les trois principaux opérateurs, 116 (soit 53 %) le sont en exclusivité ce trimestre, un ratio stable par rapport aux trimestres précédents. La localisation et la répartition de ces villes par opérateur sont exposées dans la Figure 3.

FlixBus opère à lui seul deux tiers des dessertes exclusives, en augmentation de 8 points par rapport au premier trimestre 2018 (Graphique 4), en raison d'une baisse marquée de la part de Ouibus. Les villes desservies en exclusivité représentent ainsi 45 % de l'offre de FlixBus, un niveau record depuis son entrée sur le marché français. En comparaison, seuls 21 % du réseau Ouibus et 10 % du réseau Eurolines/isilines sont desservis en exclusivité (Graphique 5). Pour Ouibus, il s'agit du plus bas niveau observé depuis le deuxième trimestre 2016.

Figure 3 – Villes desservies en exclusivité au 1^{er} trimestre 2019 par les opérateurs disposant d'un réseau national

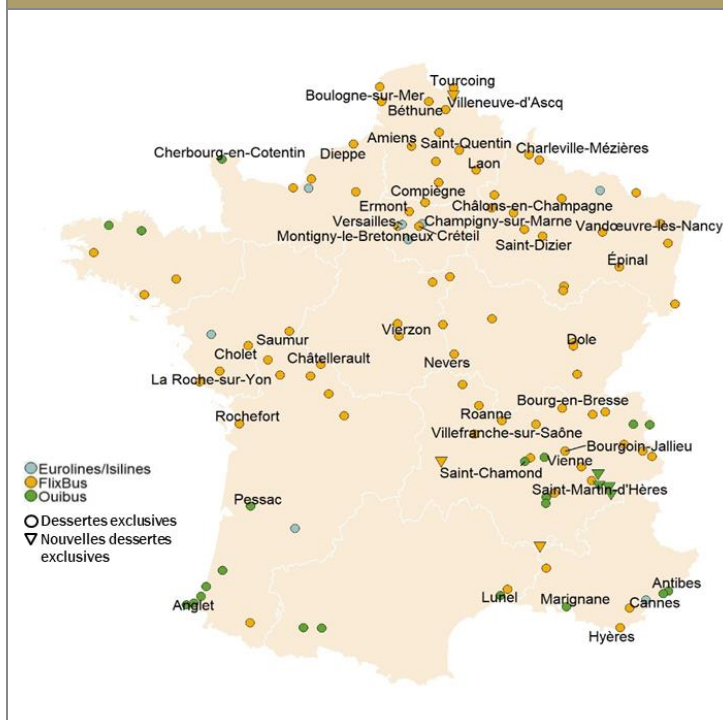
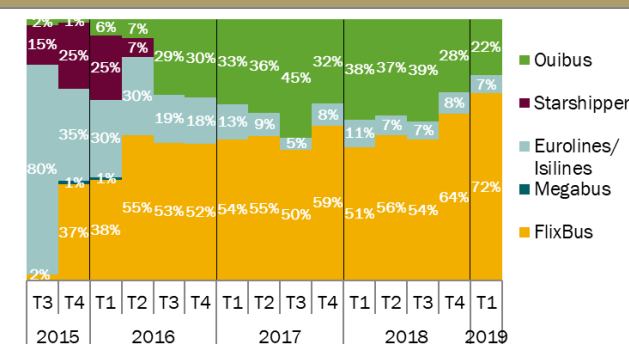


Tableau 1– Nombre de dessertes exclusives des opérateurs disposant d'un réseau national

Au 1 ^{er} trimestre 2019	Nombre de villes en exclusivité (Évolution par rapport au T1 2018)
Eurolines/Isilines	8 (-4)
FlixBus	83 (+26)
Ouibus	25 (-18)
Opérateurs nationaux	116 (+4)

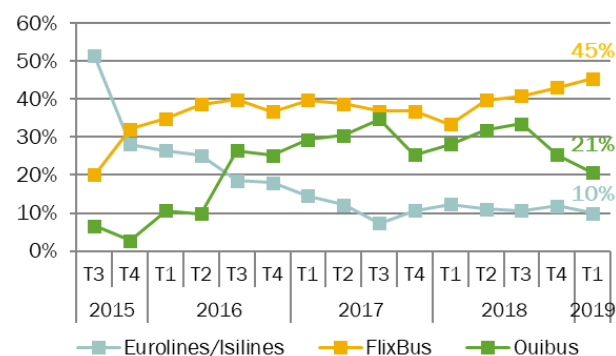
Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, FlixBus dessert 83 villes en exclusivité (26 villes en plus par rapport au 1^{er} trimestre 2018).

Graphique 4 – Répartition du nombre total de dessertes exclusives par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : parmi les villes desservies en exclusivité par un des opérateurs nationaux, 22 % sont assurées par Ouibus au 1^{er} trimestre 2019.

Graphique 5 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur

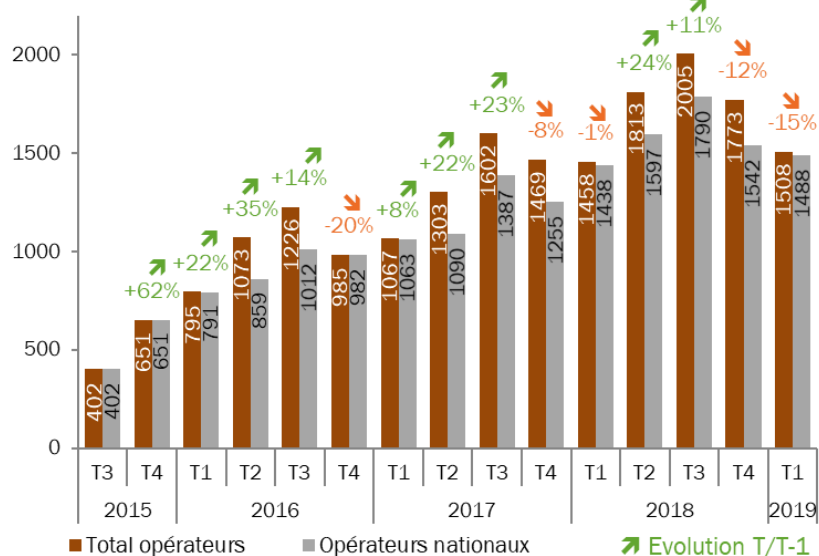


Note de lecture : parmi les villes desservies par Eurolines/Isilines au 1^{er} trimestre 2019, 10 % le sont en exclusivité.

1.3. Une offre de liaisons en légère hausse sur l'année

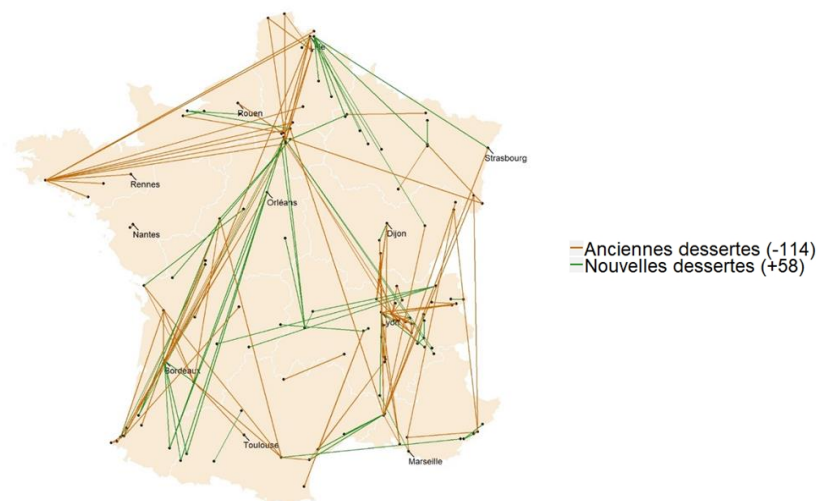
Le nombre total de liaisons commercialisées au premier trimestre s'élève à 1 508 liaisons, soit 265 liaisons (ou 15 %) de moins qu'au quatrième trimestre 2018, mais en hausse de 3 % sur un an. Il s'agit d'une évolution qui va au-delà des mouvements saisonniers déjà observés. A titre de comparaison, le nombre de liaisons avait augmenté de 37 % entre les premiers trimestres 2017 et 2018. Par ailleurs, entre le quatrième trimestre d'une année et le premier trimestre de l'année suivante, on observe soit une amélioration de l'offre (+ 8 % en 2017) soit une baisse très limitée (- 1 % en 2018).

Graphique 6 – Evolution du nombre total de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, l'offre de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs a baissé de 15 % par rapport au trimestre précédent et s'établit à 1 508 liaisons desservies par l'ensemble des opérateurs.

Figure 4 – Evolution des liaisons commercialisées



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, 114 liaisons ont été arrêtées et 58 nouvelles liaisons ont été commercialisées.

Le nombre moyen de destinations directes par ville (13,2 au premier trimestre) est stable par rapport aux deux derniers trimestres (Graphique 7). Le classement des 10 villes ayant le plus de destinations directes enregistre peu de changements (Tableau 2).

Graphique 7 – Nombre de destinations directes par ville



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, chaque ville est reliée en moyenne à 13,2 destinations.

Graphique 8 – Nombre de départs par liaison



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, 3,2 départs par liaison sont recensés.

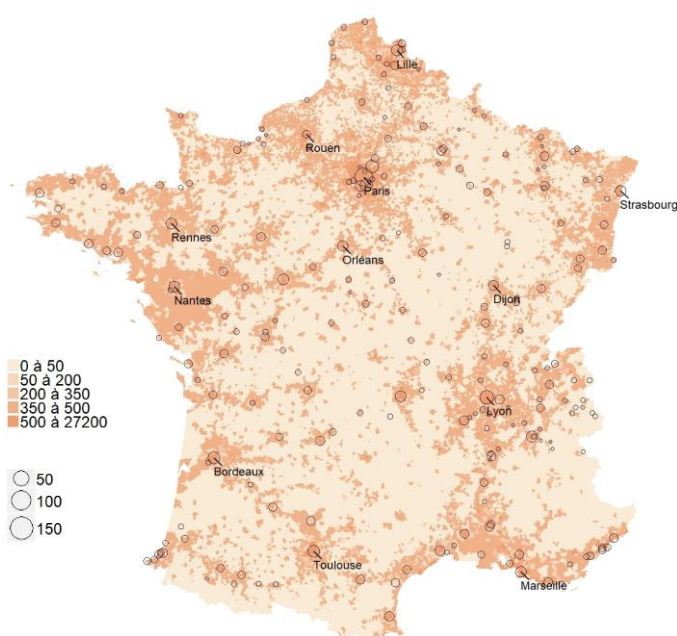
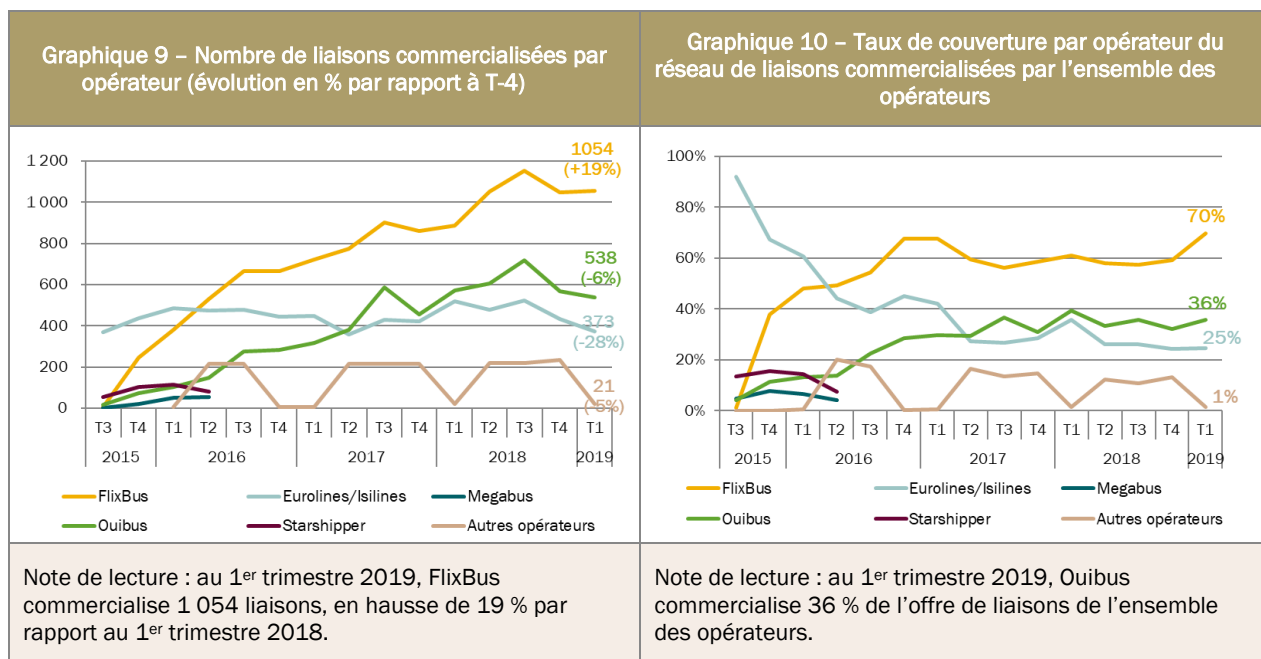
Figure 5 – Nombre de destinations directes par ville au 1^{er} trimestre 2019

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

Au 1 ^{er} trimestre 2019	Nombre de destinations directes proposées
Paris	176
Lyon	86
Aéroport de Roissy	74
Orly	63
Toulouse	61
Bordeaux	59
Grenoble	53
Lille	51
Marseille	48
Nantes	44

Sur les 1 508 liaisons opérées ce trimestre, 20 le sont par des opérateurs régionaux, soit seulement 1,3 % de l'offre. Par conséquent, près de 99 % des liaisons (1 488 liaisons) sont assurées par les opérateurs nationaux. Si FlixBus continue de développer son offre (+ 19 % en un an), Ouibus et Eurolines/Isilines ont diminué leur nombre de liaisons (respectivement 6 % et 28 % de moins en un an). L'écart se creuse donc entre FlixBus qui propose toujours l'offre la plus étoffée (1 054 liaisons, soit 70 % du total général) et les autres opérateurs.



La nombre de liaisons offertes en exclusivité est à nouveau en hausse pour FlixBus. L'opérateur est seul à desservir 749 liaisons (soit 71 % de son offre), en hausse de 39 % par rapport à la même période de 2018 (Graphique 11). Cette croissance de l'offre exclusive de FlixBus découle à la fois de l'arrêt de dessertes par les deux autres opérateurs et de l'expansion de sa propre offre.

Le classement des opérateurs selon le nombre d'arrêts par ligne (Graphique 12) reste inchangé depuis l'ouverture du marché, même si la tendance est convergente entre les opérateurs. Eurolines/Isilines opère les lignes les plus longues avec le nombre d'arrêts par ligne le plus élevé. En parallèle, Ouibus se focalise sur des lignes plus directes (moins d'arrêts intermédiaires) et de plus courte distance (Tableau 3).

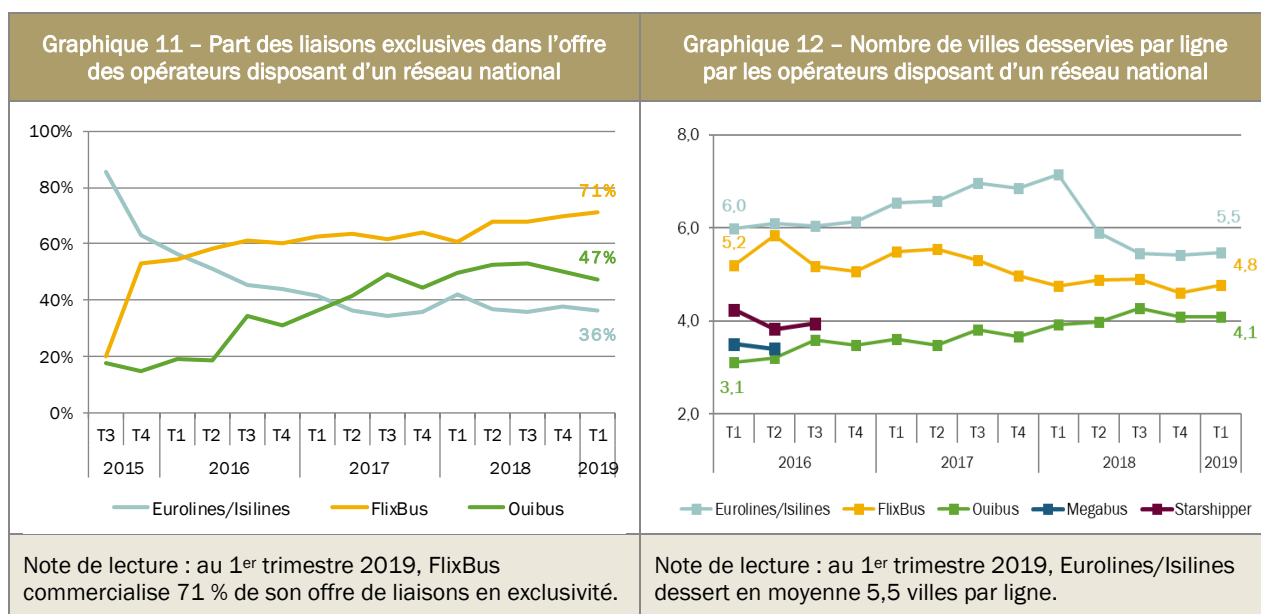


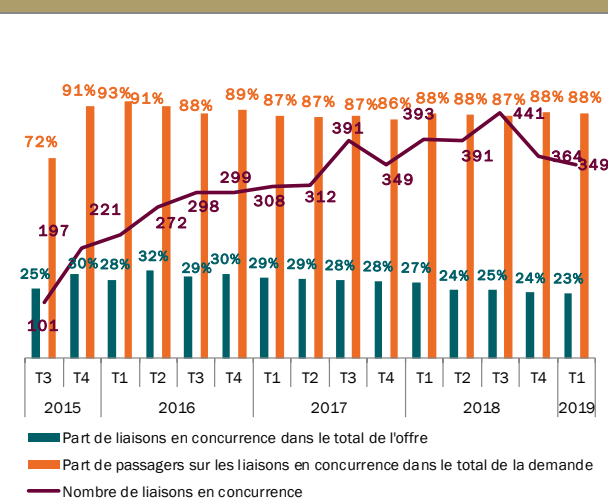
Tableau 3 – Caractéristiques de l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national

Opérateur	Nombre de lignes	Longueur moyenne des lignes	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons
Eurolines/Isilines	74	507 km	373	341 km
FlixBus	180	420 km	1 054	329 km
Ouibus	133	291 km	538	238 km

1.4. Une focalisation de la concurrence sur les liaisons très fréquentées

Les trois opérateurs principaux sont en concurrence sur 349 liaisons au 1^{er} trimestre 2019, soit 23 % de leur offre totale. Le poids des liaisons en concurrence dans l'offre a diminué de 5 points de pourcentage, soit 44 liaisons de moins qu'un an auparavant. Cependant, la fréquentation sur les liaisons en concurrence est stable depuis un an (88 % du nombre total de passagers transportés par les opérateurs nationaux). Les liaisons fortement fréquentées restent très concurrencées.

Graphique 13 – 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)



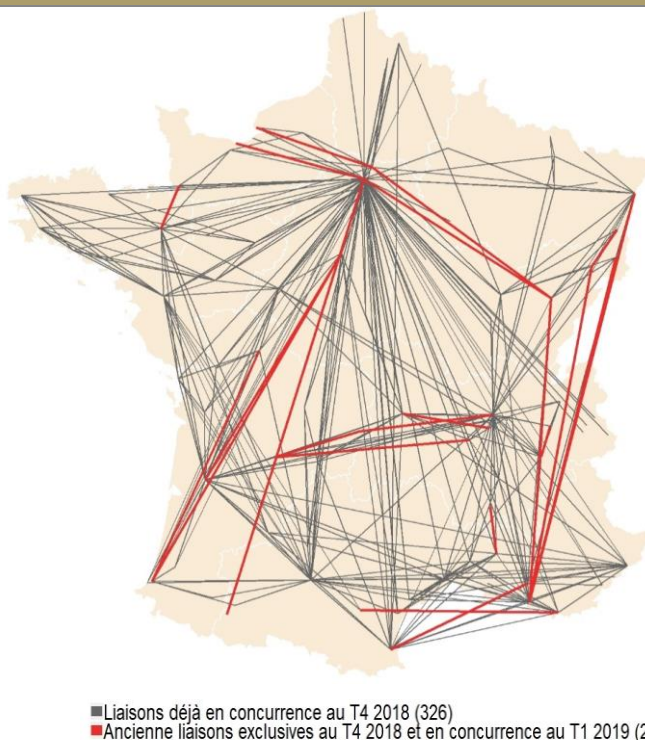
Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, 349 liaisons sont en concurrence, ce qui représente 23 % de l'offre et 88 % de la fréquentation des trois principaux opérateurs.

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 de départs quotidiens par liaison
Eurolines/Isilines	238 (64 %)	1,8
FlixBus	305 (29 %)	4,0
Ouibus	283 (53 %)	3,6
Total 3 opérateurs	349	7,6

Note de lecture : Eurolines/Isilines commercialise 238 liaisons en concurrence, soit 64 % du total des liaisons en concurrence. En moyenne sur ces liaisons, 1,8 départ est réalisé chaque jour.

Figure 6 – Carte des liaisons en concurrence au 1^{er} trimestre 2019



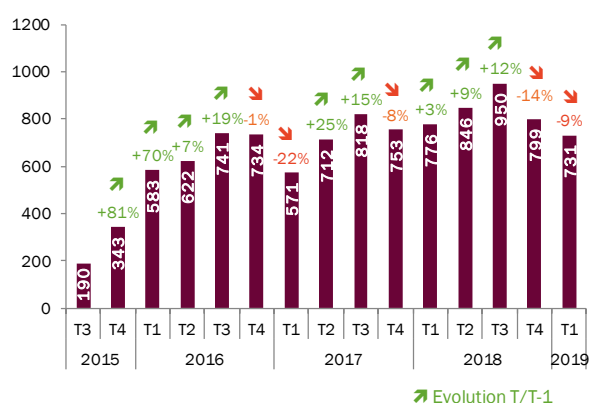
Note de lecture : parmi les liaisons 349 liaisons en concurrence, 326 sont des liaisons qui étaient déjà en concurrence au 4^e trimestre 2018 et 23 sont des liaisons qui étaient précédemment desservies en exclusivité.

1.5. Une diminution du nombre de départs quotidiens

En complément de la diminution de l'offre globale, il y a aussi moins de départs quotidiens au premier trimestre 2019. Ainsi, 731 trajets sont réalisés chaque jour par l'ensemble des opérateurs, en diminution de 9 % sur le trimestre et de 6 % sur l'année ; 78 % des villes desservies, quelle que soit leur taille, ont connu une baisse du nombre de départs quotidiens (Figure 7).

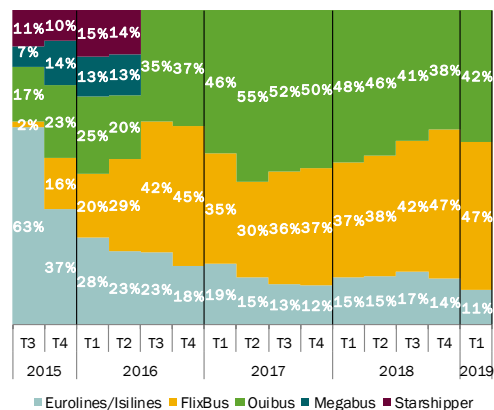
Par rapport au premier trimestre 2018, seul FlixBus continue d'augmenter son nombre de départs quotidiens (+ 20 %), tandis que Eurolines/Isilines et Ouibus diminuent leur nombre de départs (32 % et 19 % de moins respectivement). FlixBus assure toujours 47 % de l'offre de départs (stable sur le trimestre et + 10 points en un an).

Graphique 14 – Evolution du nombre total de départs quotidiens de l'ensemble des opérateurs



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, le nombre de départs quotidiens s'élève en moyenne à 731 départs, en baisse de 9 % par rapport au trimestre précédent.

Graphique 15 – Répartition des départs quotidiens des opérateurs disposant d'un réseau national uniquement



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, s'agissant de l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national uniquement, 42 % des départs quotidiens de lignes sont réalisées par Oibus, 47 % par FlixBus et 11 % par Eurolines/Isilines.

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

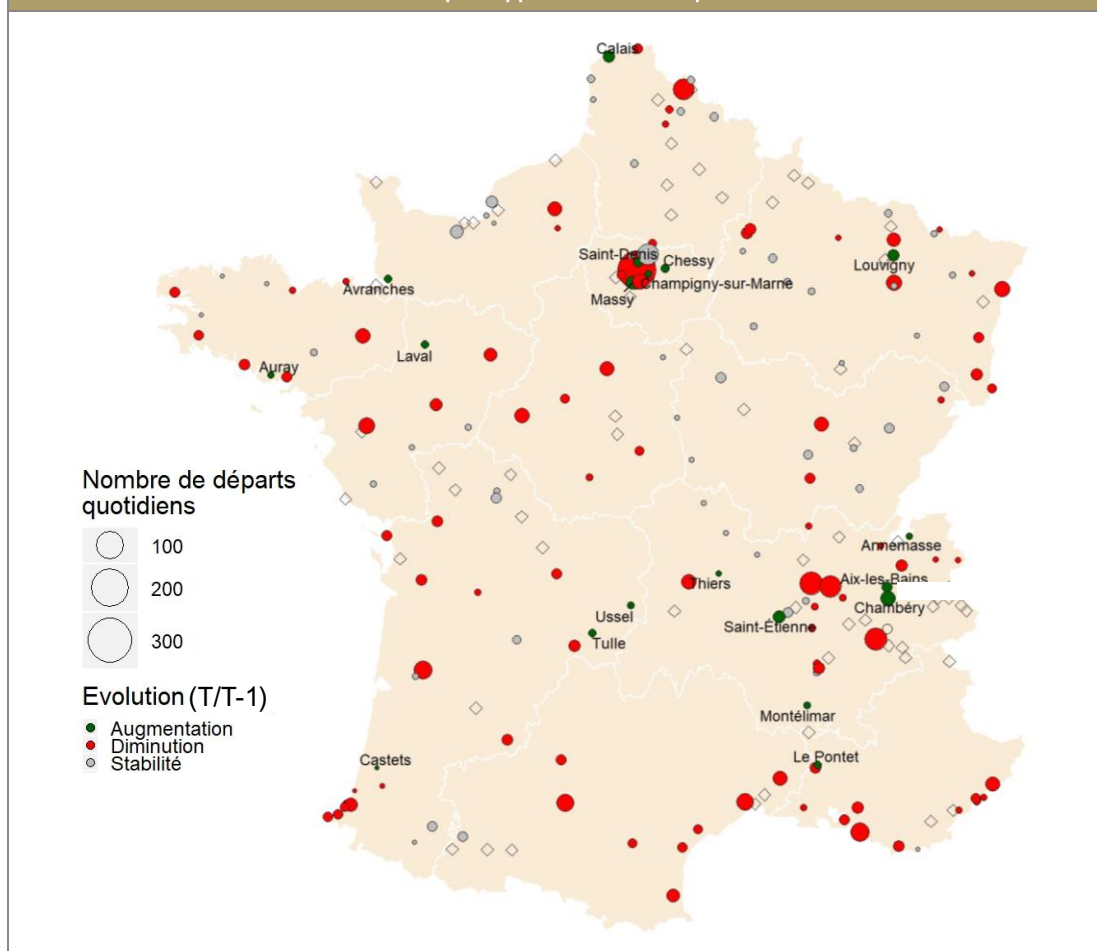


Tableau 5 – Top 10 des villes les plus desservies
(en nombre de mouvements quotidiens)

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 %)
	T1 2019	T1 2018		
1. Paris (-)	398	380	+18	+26%
2. Lyon (-)	122	140	-18	+24%
3. Grenoble (+1)	111	111	+0,2	+29%
4. Aéroport de Lyon (-1)	102	130	-28	+11%
5. Aéroport de Roissy (+1)	94	72	+22	+34%
6. Lille (+2)	94	65	+29	+60%
7. Marseille (-2)	70	76	-6	+49%
8. Bordeaux (-1)	66	68	-2	+21%
9. Toulouse (-)	60	61	-1	+21%
10. Montpellier (+3)	52	48	+4	+47%

1.6. La baisse de la fréquence concerne tous les types de liaisons

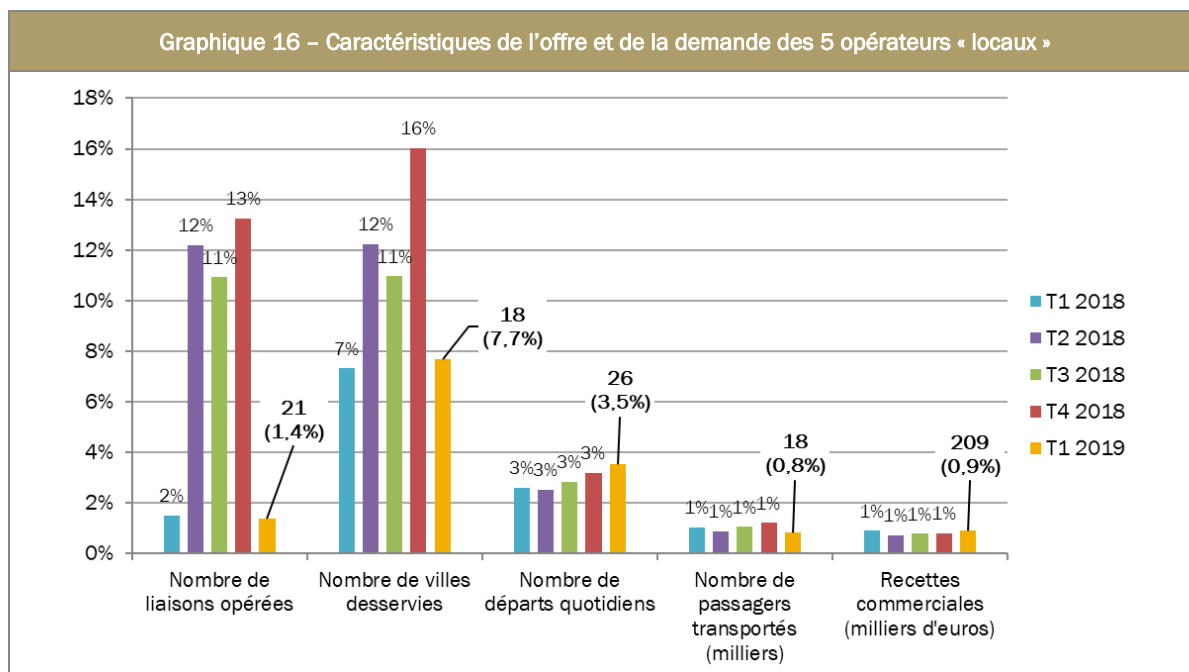
En moyenne au premier trimestre 2019, 3,2 départs sont réalisés chaque jour sur le réseau SLO. La baisse de la fréquence concerne tous les types de liaisons mais les liaisons radiales sont plus impactées. Par rapport au trimestre précédent, il y a 9 % de départs quotidiens en moins sur les liaisons radiales, contre 6 % de moins sur les liaisons transversales. Pour autant, sur un an, ces dernières enregistrent une diminution de la fréquence tandis que les liaisons radiales sont en croissance (7 % de moins et 6 % de plus respectivement sur un an). Les liaisons ayant Paris comme origine ou destination présentent toujours un cadencement deux fois plus important que les liaisons transversales.

Tableau 6 – Nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature
de la liaison au premier trimestre 2019 et évolution T/T-1 et T/T-4

En nombre moyen de trajets quotidiens	T1 2019	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	6,2	-9%	+6%
Liaison transversales	2,9	-6%	-7%
<i>dont infrarégionales</i>	3,9	-3%	-10%
<i>dont inter-régionales</i>	2,4	-8%	-2%
Total	3,2	-7%	-6%

1.7. Le bilan des opérateurs « locaux » est stable sur un an

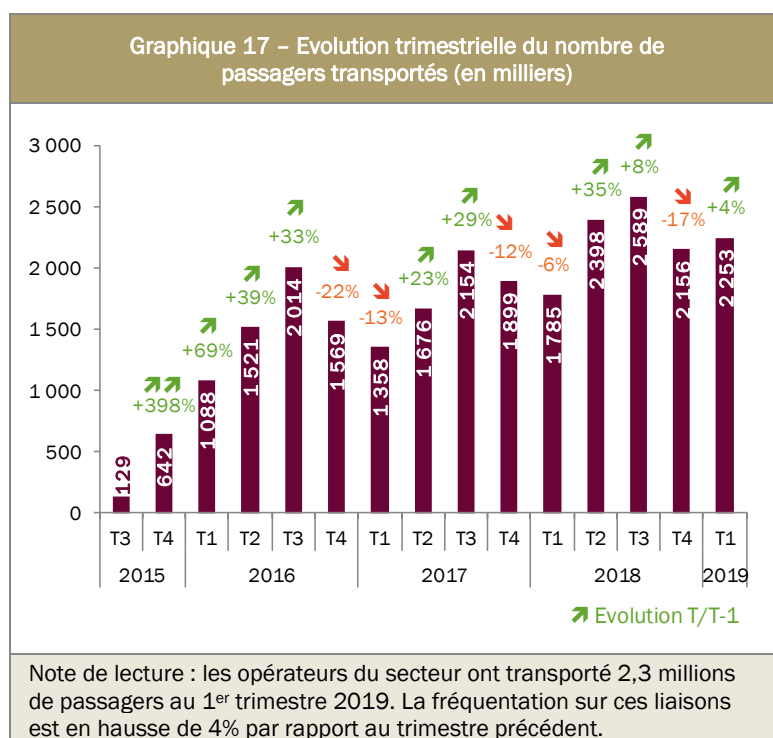
La part des opérateurs « locaux » dans le total des passagers transportés et des recettes commerciales évolue peu par rapport au premier trimestre 2018. Tous les indicateurs retrouvent des niveaux proches de ceux atteints il y a un an. Pour rappel, l'offre de Migratour n'est pas commercialisée ce trimestre et celle de BlaBlaCar s'est arrêtée.



2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU PREMIER TRIMESTRE 2019

2.1. Une hausse exceptionnelle de la fréquentation

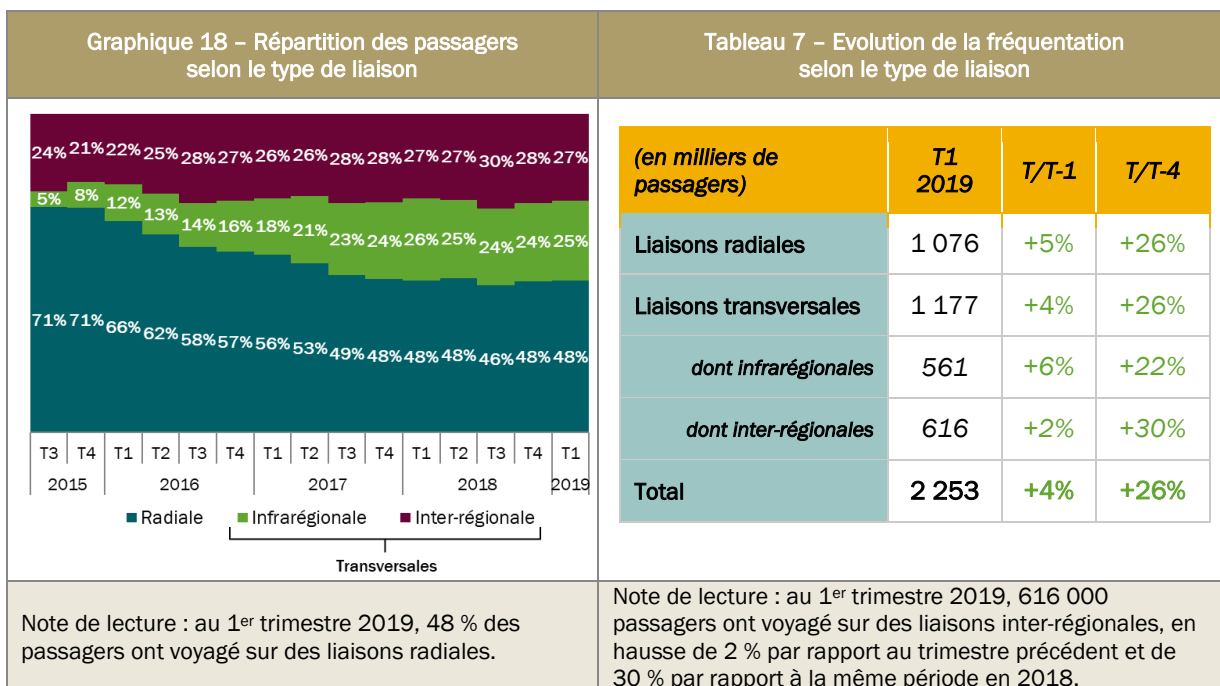
Les autocars SLO ont transporté près de 2,3 millions de passagers au premier trimestre 2019, une fréquentation en hausse de 26 % par rapport à la même période de l'année dernière. Plus particulièrement, la demande a progressé de 4 % par rapport au trimestre précédent, une évolution non observée depuis deux ans. Les billets à prix réduit proposés essentiellement par FlixBus dans le cadre de son offre promotionnelle⁶ ont attiré de nombreux passagers vers les autocars SLO. La fréquentation ce trimestre est ainsi la troisième plus importante depuis la libéralisation du marché, un record pour une période de l'année souvent caractérisée comme « creuse ».



2.2. La croissance de la demande est homogène pour tous les types de liaisons

La structure de la demande reste stable depuis le troisième trimestre 2017 avec la moitié (52 %) de la fréquentation captée par les liaisons transversales. La forte hausse de la fréquentation, que ce soit sur le trimestre ou sur l'année, est répartie de manière homogène sur tous les types de liaisons. Les taux de croissance par type de liaisons vont de 2 % à 6 % entre ce trimestre et le précédent, et de 22 % à 30 % sur un an.

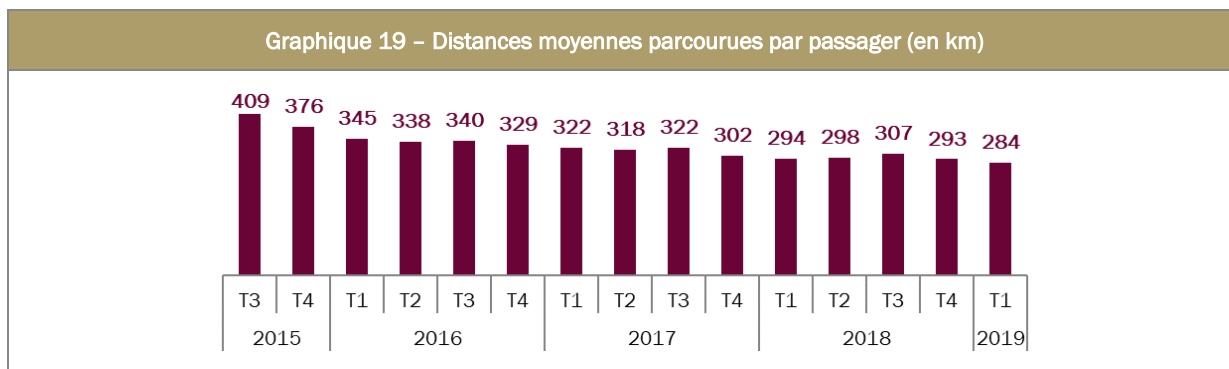
⁶ « 1 million de billets à 0,99€ ». Voir, par exemple, https://actu.fr/societe/flixbus-million-billets-099-euro-sur-une-centaine-lignes-france_20723510.html



Les distances commercialisées et celles effectuées par passager ont toutes connu une baisse ce trimestre, quel que soit le type de liaison (Tableau 8). Au total, un passager parcourt une distance moyenne de 284 km, un chiffre qui poursuit sa tendance à la baisse (Graphique 19).

Tableau 8 – Distances moyennes des liaisons commercialisées et des liaisons parcourues par passager en fonction du type de liaison				
Distances moyennes... (évolution T/T-1)	Liaisons infrarégionales	Liaisons inter-régionales	Liaisons radiales	Total
... des liaisons commercialisées	134 km (-6)	384 km (-10)	365 km (-16)	299 km (-10)
... des liaisons parcourues par passager	137 km (0)	321 km (-12)	339 km (-12)	284 km (-9)

Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, les liaisons infrarégionales font en moyenne 134 km, en baisse de 6 km par rapport au trimestre précédent. Sur ces liaisons, la distance moyenne parcourue par passager est de 137 km.



Le découpage géographique de la fréquentation reste stable. La Région Auvergne-Rhône-Alpes concentre toujours à elle seule la majorité de la fréquentation infrarégionale (56 % des flux totaux des 561 000 voyageurs ce trimestre). En parallèle, les flux inter-régionaux s'élèvent à plus de 616 000 passagers. S'agissant des liaisons radiales, dont la Normandie concentre près de 19 % des flux, 1,1 million de voyageurs ont été transportés au premier trimestre 2019.

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

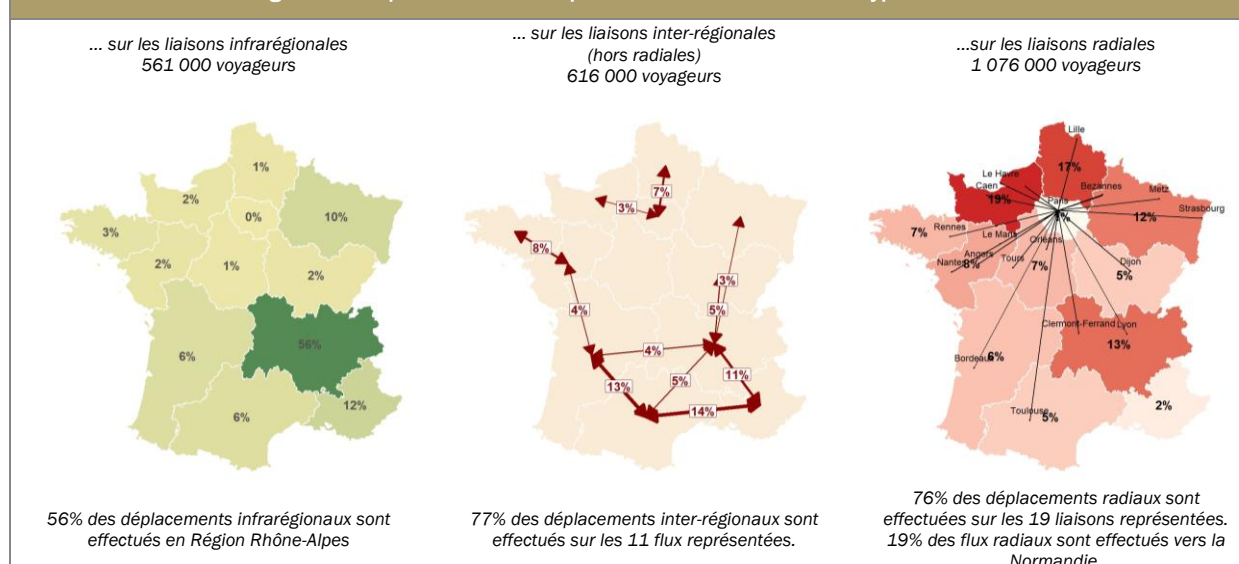
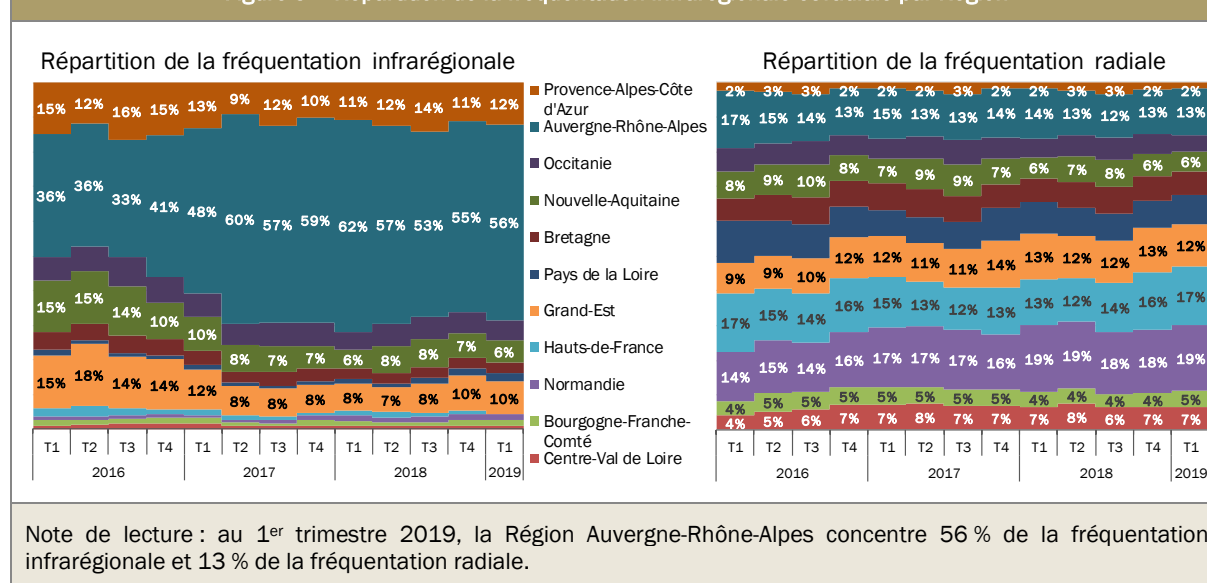


Figure 9 – Répartition de la fréquentation infrarégionale et radiale par Région



2.3. Peu de changements dans le classement des 10 liaisons les plus fréquentées

Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent entre 32 % et 35% de la fréquentation totale, une part stable par rapport à l'année dernière. Le nombre de passagers sur ces liaisons totalisent entre 724 000 et 779 000. Si les liaisons radiales restent majoritaires dans le classement (6 liaisons ont Paris comme origine ou destination), une liaison transversale supplémentaire a fait son entrée dans le classement (Marseille_Nice). La première partie du classement ne connaît pas de changement.

Tableau 9 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au premier trimestre 2019

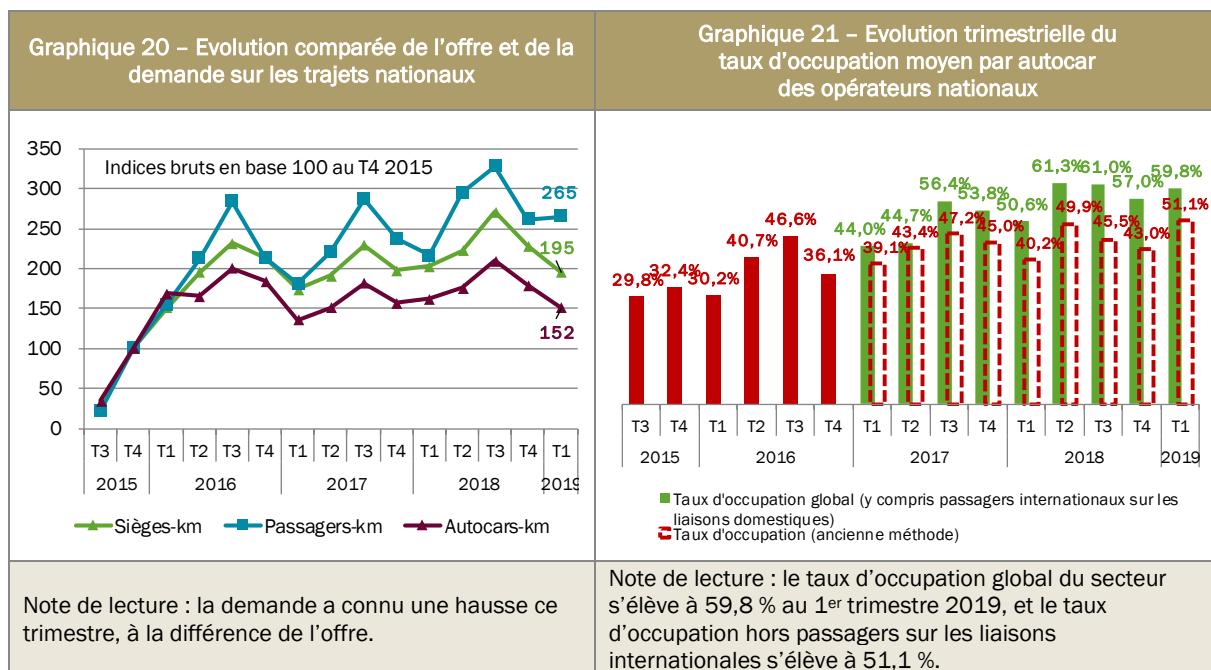
Liaisons (évolution rang T/T-4)	Distance moyenne (en km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1 en nb de trajets)	Recette kilométrique moyenne (€ HT / 100 km)	Evolution de la fréquentation	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille _Paris* (-)	235	3	151 133	86 (-5)	2,4	+7%	+59%
2. Aéroport de Lyon _Grenoble (-)	92	2	> 93 454	61 (-)	[10 ; 15]	+8%	+20%
3. Paris*_Rouen (-)	134	3	93 454	32 (-1)	4,0	+10%	+27%
4. Lyon_Paris** (-)	473	3	83 541	43 (-6)	3,0	+9%	+18%
5. Grenoble_Lyon (-)	119	3	77 142	35 (-5)	4,1	+10%	+45%
6. Caen_Paris* (+1)	240	3	51 816	20 (-)	3,3	+13%	+33%
7. Le Havre_Paris* (-1)	204	3	46 299	19 (-)	4,9	-0%	+17%
8. Paris*_Rennes (+1)	377	3	46 183	22 (-1)	3,2	+6%	+29%
9. Marseille_Nice (+3)	206	3	43 209	27 (-5)	3,1	+25%	+43%
10. Clermont- Ferrand_Lyon (-2)	175	3	36 512	25 (-)	5,5	+5%	+1%

Note de lecture : 151 133 passagers ont voyagé sur la liaison entre Paris et Lille. Au 1^{er} trimestre 2019, cette liaison est desservie par 3 opérateurs, qui effectuent en moyenne 235 km entre leurs points d'arrêts. 86 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été réalisés ce trimestre, soit 5 trajets en moins qu'au 4^e trimestre 2018, pour une recette kilométrique moyenne de 2,4 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 près de 60 % sur le trimestre

En raison de la hausse de la fréquentation et de la contraction de l'offre (que ce soit en sièges.km ou en autocars.km), le taux d'occupation a bondi de près de 3 points sur ces trois derniers mois et de 9 points sur un an. Les autocars sont remplis en moyenne à 59,8 % au premier trimestre 2019, un niveau juste en-dessous des records des deuxième et troisième trimestres de l'année 2018. La hausse du taux d'occupation est encore plus élevée (+ 11 points par rapport à l'année dernière) si seuls les passagers voyageant sur les liaisons domestiques sont comptés. L'offre promotionnelle de Flixbus, en ne s'appliquant que sur les liaisons en France, a favorisé davantage les trajets domestiques que les trajets internationaux.



2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres

Rappel : L'Arafer est chargée de réguler l'ouverture des liaisons inférieures à 100 kilomètres. Les opérateurs doivent préalablement déclarer leur projet de commercialisation d'une liaison de moins de 100 kilomètres. Les autorités organisatrices de transport disposent ensuite d'un délai de deux mois pour effectuer une saisine auprès de l'Arafer afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes départementales).

Au cours du premier trimestre 2019, 71 projets de liaison inférieure à 100 km ont été déclarés auprès de l'Arafer. Parmi ces déclarations, une seule a fait l'objet d'une saisine (Marseille_Toulon). L'Autorité a rendu un avis défavorable sur ce projet d'interdiction.

Tableau 10 – Déclarations de liaisons inférieures à 100 kilomètres au premier trimestre 2019		
	T1 2019	T4 2018
Nombre de déclarations de projets de liaisons	71	34
...dont nombre de déclarations ayant fait l'objet de saisine (numéro de déclaration)	1 Marseille - Toulon (D2019-012)	1 Le Pontet - Marseille (D2018-285)
... dont avis défavorable	1	1
... dont avis favorable	0	0
Nombre de liaisons inférieures à 100 km commercialisées	141	202

Au premier trimestre 2019, 141 liaisons de moins de 100 km sont commercialisées, contre 128 dénombrées il y a un an. La progression de la demande est constatée aussi sur les liaisons de 100 km ou moins. Sur un an, la fréquentation et le nombre de passagers par autocar de ces liaisons augmentent très fortement, en particulier sur les liaisons qui s'insèrent dans les lignes de longue distance (trois fois plus de passagers et deux fois plus de passagers par autocar, cf. Tableau 11). L'offre de départs est également en hausse, 349 départs quotidiens ce trimestre contre 263 au premier trimestre 2018, soit 32 % de plus.

Figure 10 – Carte des liaisons inférieures à 100 km commercialisées

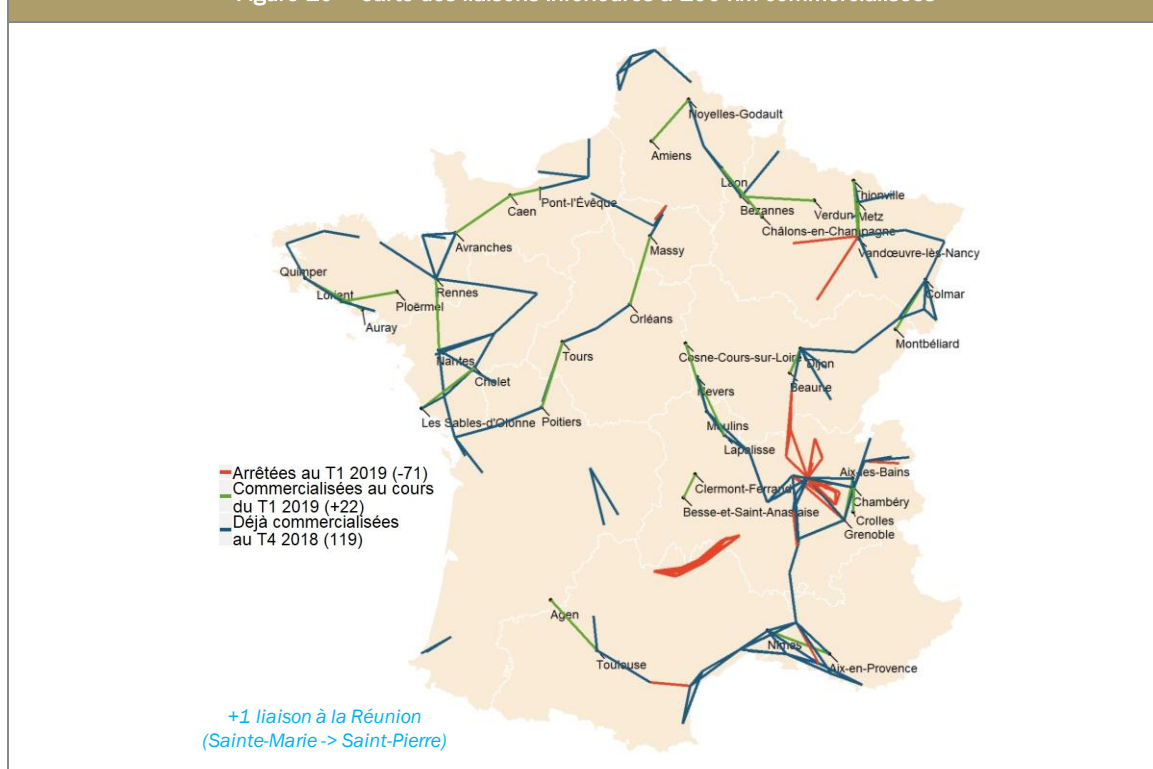
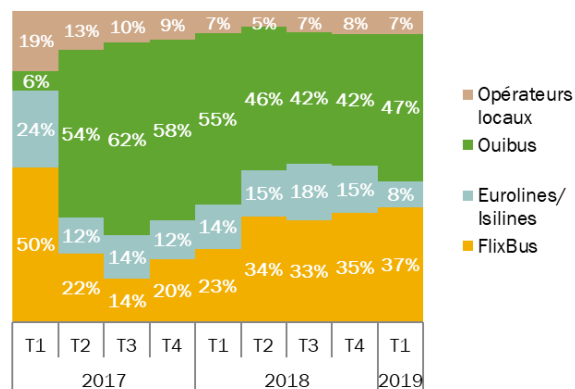


Tableau 11 – Répartition des liaisons de moins de 100 km commercialisées selon le type de ligne (évol. T/T-4)

	Nombre de liaisons*	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar	Recette kilométrique moyenne (€ HT/ 100km)
Total des liaisons de moins de 100 km commercialisées	141 (+13)	]299 000 ; 330 000] (+103%)	]5 ; 10] (+111%)	]10 ; 15]
dont liaisons TGV / aéroports	26 (-7)	]220 000 ; 250 000] (+82%)	]15 ; 20] (+92%)	]10 ; 15]
dont liaisons opérées dans le cadre de lignes longues distances (hors liaisons TGV / aéroports)	116 (+19)	79 949 (+211%)	3,9 (+220%)	5,2

*Le nombre total de liaisons de 100 km ou moins (141) est différent de la somme des liaisons des deux catégories (TGV/aéroports ou non) car celui-ci est dédoublonné des liaisons de catégories différentes reliant un même couple de communes (au sens du code INSEE) – Au premier trimestre 2019 une seule liaison est concernée par ce point : Béziers-Perpignan Aéroport et Béziers-Perpignan Ville.

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



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, Ouibus assure 47 % 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 1^{er} trimestre 2019, 353 départs quotidiens ont été opérés sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km.

3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU PREMIER TRIMESTRE 2019

3.1. Un chiffre d'affaires trimestriel stable sur un an

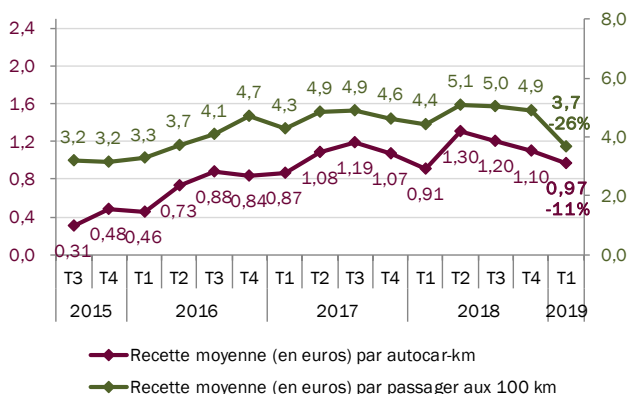
L'ensemble du secteur a réalisé un chiffre d'affaires de 23 millions d'euros hors taxes au premier trimestre 2019, stable par rapport à la même période de 2018, et ce malgré la forte augmentation de la fréquentation. Cette différence est la conséquence directe de l'offre promotionnelle proposée par FlixBus qui a fait chuter la recette moyenne par passager, qui n'atteint que 3,7 euros par passager aux 100 km ce trimestre (17 % de moins par rapport au 1^{er} trimestre 2018). En parallèle, la recette par autocar.km s'élève à 0,97 euro, en hausse de 7 % sur la même période, due à l'effet positif de l'augmentation du taux d'occupation des cars.

Graphique 24 – Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du secteur (en millions d'euros hors taxes, sur les liaisons domestiques)



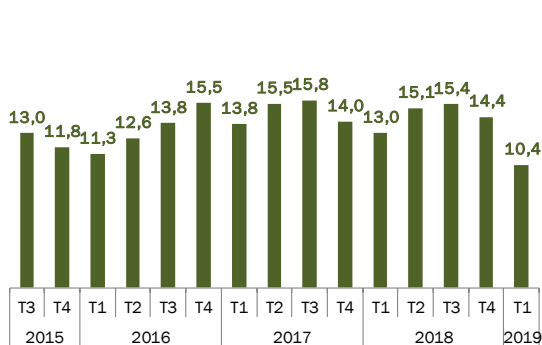
Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, le chiffre d'affaires du secteur s'élève à 23,3 millions d'euros hors taxes.

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



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, la recette moyenne par autocar.km s'élève à 0,97 € hors taxes, en baisse de 11 % par rapport au trimestre précédent.

Graphique 26 – Evolution des recettes moyennes par passager transporté (en euros hors taxes) sur les liaisons domestiques



Note de lecture : au 1^{er} trimestre 2019, la recette moyenne par passager transporté s'élève à 10,4 € hors taxes.

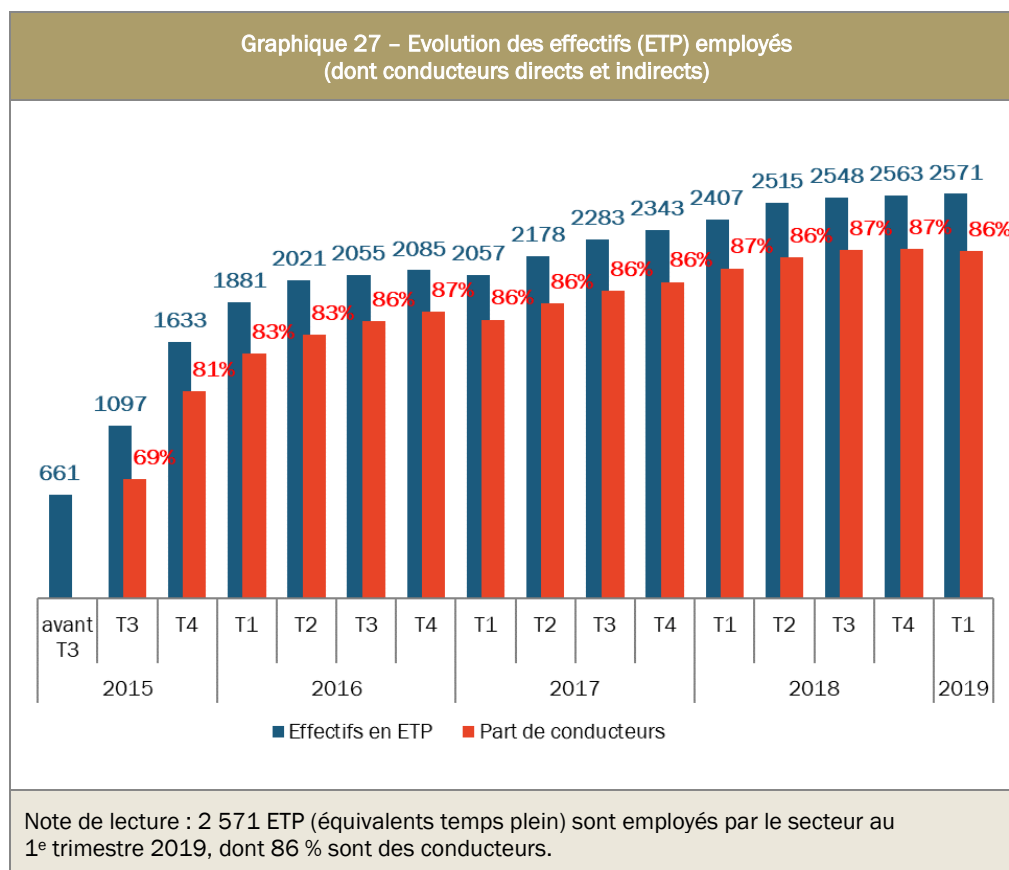
Ce trimestre, la forte baisse de la recette kilométrique par passager concerne presque toutes les catégories de liaisons, à l'exception des liaisons avec peu de départs. Avec sa campagne promotionnelle, la recette kilométrique par passager a baissé plus fortement chez FlixBus, et ce plutôt sur les liaisons en concurrence.

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

Type de liaisons		T1 2019	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4
Total (y compris liaisons aéroports)		3,7	-26%	-18%
Liaisons aéroports		5,7	-19%	-21%
Total hors liaisons aéroports dont :		3,4	-26%	-17%
Dessertes montagne		5,0	-5%	NC
Nombre de trajets quotidiens sur la liaison	10 ou plus	3,1	-30%	-24%
	Entre 6 et 10	3,3	-31%	-16%
	Entre 3 et 6	3,4	-28%	-19%
	Entre 1 et 3	3,8	-22%	-12%
	Moins de 1	4,6	-6%	+3%
Distance de la liaison	Plus de 750km	3,2	-24%	-17%
	500-750km	3,3	-25%	-13%
	250-500km	3,3	-30%	-19%
	Moins de 250km	3,8	-25%	-20%
Type de liaison	Radiale	3,3	-29%	-19%
	Infrarégionale	4,5	-23%	-17%
	Inter-régionale	3,5	-24%	-13%
Type de concurrence	En concurrence	3,3	-28%	-19%
	En exclusivité	4,5	-13%	-7%

3.2. Le nombre total d'emplois du secteur continue d'augmenter

Au premier trimestre 2019, le secteur⁷ emploie 2 571 ETP, en hausse de 7 % par rapport au premier trimestre 2018 (164 ETP de plus), la part de conducteurs restant stable (86 %).



⁷ Ce nombre intègre les emplois directs des opérateurs SLO et les emplois indirects liés à la conduite chez les entreprises partenaires et/ou les sous-traitants.

4. ANNEXES

4.1. Cadre légal

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, la direction 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. Avertissement

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des opérateurs de transport régulier de voyageurs par autocar de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les acteurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité des données reçues.

La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques publiées dans les bilan trimestriels du marché du transport par autocar librement organisé publiés précédemment. L'ensemble de ces données ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles contenues dans ce bilan relatives au dernier trimestre à date sont à considérer comme provisoires.

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données couvertes par le secret des affaires, notamment les données de la fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE⁸). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. Les fourchettes ainsi fixées seront également utilisées lors des prochains bilans, permettant aux lecteurs de comparer les évolutions d'une année à l'autre.

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

- ≤ 1 000,]1 000; 2 000],]2 000; 5 000],]5 000; 10 000],
-]10 000; 20 000],]20 000; 50 000],]50 000; 100 000],
-]100 000; 200 000],]200 000; 500 000],]500 000; 1 000 000].

⁸ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » sur <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

4.3. 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 librement organisée.

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 Origine-Destination) 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.

4.4. 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.

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.km parcourus sur chaque segment.

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

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.km parcourus sur chaque segment.

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

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.

4.5. 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 »).