

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services
interurbains par autocar

Bilan des T3 et T4 2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
SYNTHESE	3
1. Description de l'offre au 31 décembre 2015	4
1.1. 136 Villes desservies dans 69 départements	4
1.2. Un réseau en expansion avec 148 lignes régulières à la fin du T4.....	6
1.3. L'état des lieux des déclarations de liaisons inférieures à 100 km	8
1.4. Une offre totale de 689 liaisons distinctes dont 197 en concurrence.....	9
2. Analyse de la demande au 31 décembre 2015.....	12
2.1. Les opérateurs ont transporté 770 400 passagers du 8 août au 31 décembre 2015	12
2.2. Les passagers ont parcouru en moyenne 376 kilomètres par trajet direct.....	14
2.3. Un chiffre d'affaires global estimé à 9,3 millions d'euros ¹⁵ depuis la libéralisation.....	14
2.4. Un taux moyen d'occupation des autocars de 32,4% au T4 2015	14
2.5. Près de 1 000 emplois créés depuis la libéralisation	14
ANNEXE	16
Méthodologie	17
Définitions.....	17

INTRODUCTION

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° 2015-6043 du 2 décembre 2015, le département des études et de l'observation des marchés de l'ARAFER propose un premier bilan de l'activité réalisée en 2015 depuis l'ouverture du marché, soit du 8 août au 31 décembre 2015.

SYNTHESE

Suite à l'ouverture du marché, 6 opérateurs (5 groupes distincts) ont rapidement développé une offre de service régulier interurbain sur tout le territoire national, en partenariat avec la filière autocariste nationale. Environ 900 emplois directs et indirects ont été créés avec le développement de cette nouvelle activité en 2015.

Ces opérateurs sont, par ordre alphabétique, les suivants :

- Eurolines et Isilines (Groupe Transdev - France)
- Flixbus (Société indépendante de services de transports - Allemagne)
- Megabus (Groupe Stagecoach – Royaume-Uni)
- Ouibus (Groupe SNCF - France)
- Starshipper (réseau d'autocaristes français « Réunir », devenue S.A.S. en décembre 2015)

Au 31 décembre 2015, l'offre était constituée de 148 lignes proposant, à travers près de 350 départs quotidiens¹, 689 liaisons distinctes² pour desservir 136 villes françaises dans 69 départements. Cette offre, qui résulte des stratégies de développement décidées par chaque opérateur, permet le maillage des grandes métropoles régionales, auquel s'ajoute la possibilité de desservir des zones attractives (littoral, montagne, gares TGV, aéroports...), sans pour autant devoir passer par Paris. Seules 11% des liaisons commercialisées ont comme origine ou destination Paris.

Le nombre de passagers transportés depuis le 8 août 2015 s'élève à 770 400 passagers en 2015. Sur cette période, la concurrence entre opérateurs a été effective sur 197 liaisons distinctes, soit près de 30% de l'offre. Il est à noter que 86% du nombre de passagers transportés a été réalisé sur ces liaisons en concurrence³.

Malgré l'étendue du réseau et de l'offre proposée, la demande reste assez concentrée sur les principales liaisons. Les 10 liaisons les plus empruntées⁴ concentrent 51% de la demande totale, dont 24% rien que pour les 2 premières liaisons : Lille-Paris et Lyon-Paris.

Parmi les 186 points d'arrêts, 32% sont des gares routières. La forte croissance observée des trafics et de l'offre de service, à la fois en nombre de lignes et en mouvements quotidiens, soulève l'enjeu de l'accès aux aménagements urbains et de leurs capacités à accueillir ces nouveaux flux de passagers et d'autocars.

¹ En moyenne au T4 2015

² i.e. commercialisées par au moins un opérateur

³ Une liaison en concurrence est commercialisée par au moins 2 opérateurs

⁴ En comptant les allers et retours

1. DESCRIPTION DE L'OFFRE AU 31 DECEMBRE 2015

1.1. 136 Villes desservies dans 69 départements

Avant le 8 août 2015, l'activité de cabotage desservait 62 villes françaises. A fin décembre 2015, le nombre de villes françaises desservies par un service régulier librement organisé a plus que doublé pour passer à 136 villes (Figure 2), soit 0,4% des communes françaises, réparties dans 69 départements (Figure 3). L'analyse des villes desservies par taille de population (Tableau 1) illustre un maillage rapide des plus grandes villes de France. 25% des communes desservies ont plus de 100 000 habitants.

Tableau 1 Profil des 136 villes desservies au 31/12/2015

Population communale	Répartition des villes desservies	Taux de couverture des communes françaises
Moins de 10 000	18%	0,1%
Entre 10 000 et 50 000	35%	6,1%
Entre 50 000 et 100 000	21%	39,2%
Entre 100 000 et 400 000	22%	85,7%
Plus de 400 000	3%	100%
Total	100%	0,4%

Paris, Marseille, Lyon et Toulouse, les 4 villes françaises de plus de 400 000 habitants, sont toutes desservies par les 5 opérateurs.

Les opérateurs ont également ouvert des liaisons pour desservir des zones d'attractivité du territoire national : 61 préfectures, 23 communes littorales, 13 stations de sports d'hiver, ainsi que des gares TGV et des aéroports.

Figure 1 Points d'arrêt des opérateurs au 31/12/2015

186 points d'arrêt utilisés par les opérateurs sur le territoire national dont 59 gares routières, soit 32%.

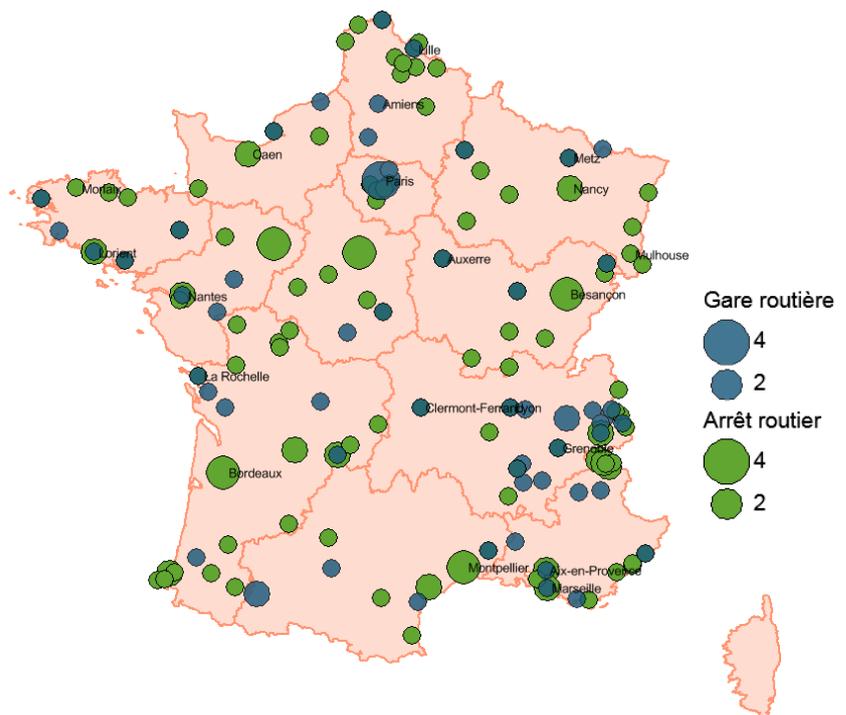


Figure 2 Villes desservies par les opérateurs au 31 décembre 2015

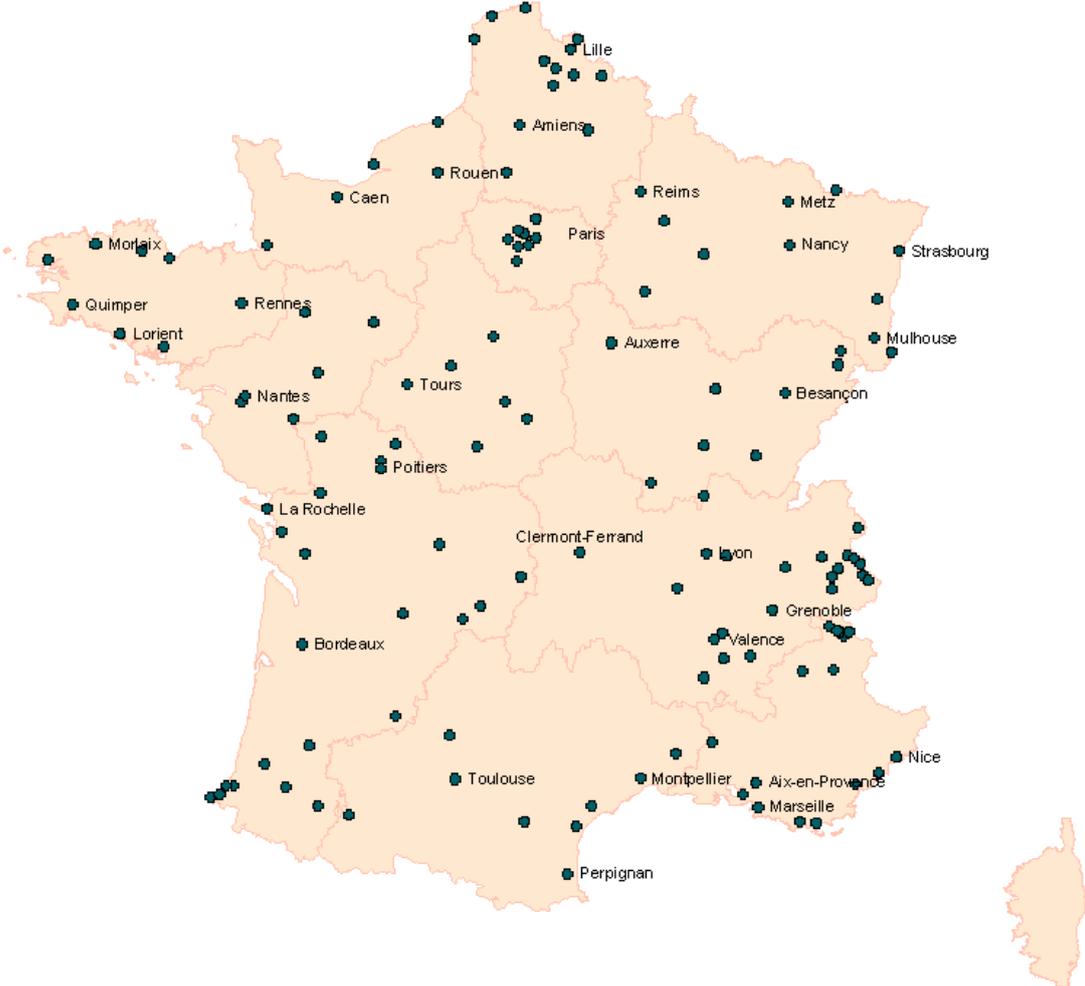
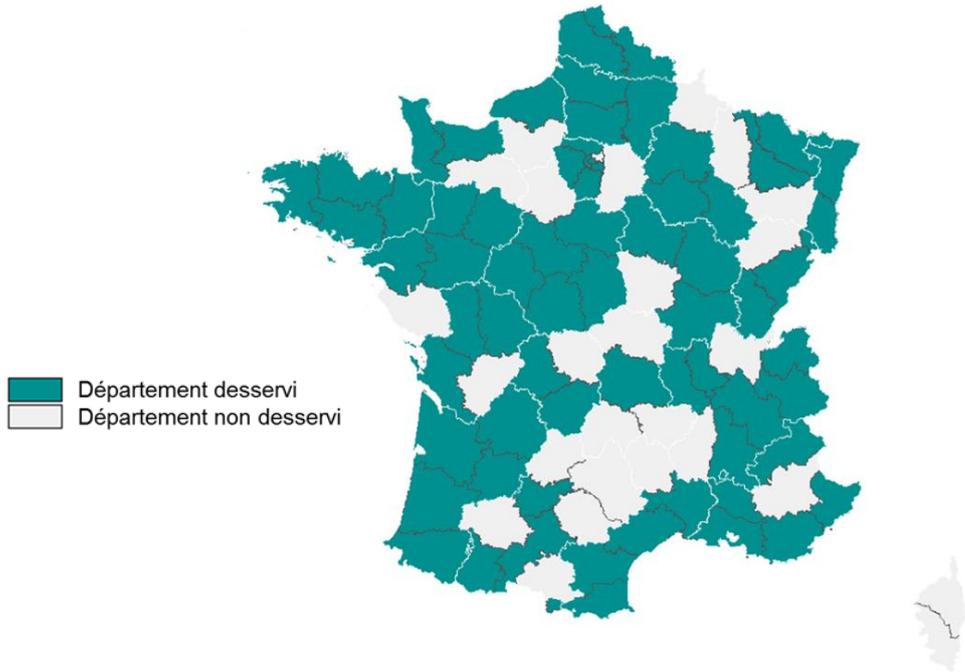


Figure 3 Cartographie des départements desservis au 31/12/2015



1.2. Un réseau en expansion avec 148 lignes régulières à la fin du T4

Avant la libéralisation, les opérateurs actifs à l'international avaient déjà ouvert 310 liaisons de cabotage dans 36 lignes internationales.

Du 8 août au 30 septembre 2015, 37 nouvelles lignes ont été créées, doublant ainsi le réseau de lignes (73) à la fin du T3. A la fin du T4 2015, 75 nouvelles lignes se sont créées, le réseau ayant donc une nouvelle fois doublé pour atteindre 148 lignes et une longueur cumulée de 75 715 kilomètres.

Parmi les 73 lignes existantes à fin septembre, 18% ont vu leur fréquence quotidienne augmenter au quatrième trimestre 2015, 68% n'ont pas connu de changement au niveau des fréquences, tandis que 14% ont été revues à la baisse.

L'analyse de l'offre de lignes par opérateur (Tableau 2 et Figure 4) illustre des positionnements et des stratégies de développement différents :

- Ouibus et Eurolines/Isilines possèdent les réseaux les plus étendus et représentent chacun un tiers du nombre total de lignes. Leurs réseaux sont des combinaisons de lignes radiales et transversales, pour partie issus de leur activité précédente de cabotage⁵, en lien avec des lignes internationales tournées vers le Benelux, l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne.
- Megabus et Starshipper opèrent sur un réseau plus concentré en nombre de lignes (9% chacun), mais les maillages sont très différents avec un réseau essentiellement radial pour le premier et transversal pour le second notamment sur la façade atlantique et vers les Alpes.
- Flixbus est l'opérateur qui a le plus fortement développé son réseau au T4 et représente désormais 19% des lignes.

Tableau 2 L'offre de lignes des opérateurs

Opérateur	Nombre de lignes commercialisées		Répartition du nombre de lignes au T4 ⁶
	Fin T3 2015	Fin T4 2015	
Ouibus	16	47	32%
Flixbus	2	28	19%
Isilines	17	24	16%
Eurolines	22	22	15%
Megabus	7	14	9%
Starshipper	9	13	9%
Total	73	148	100%

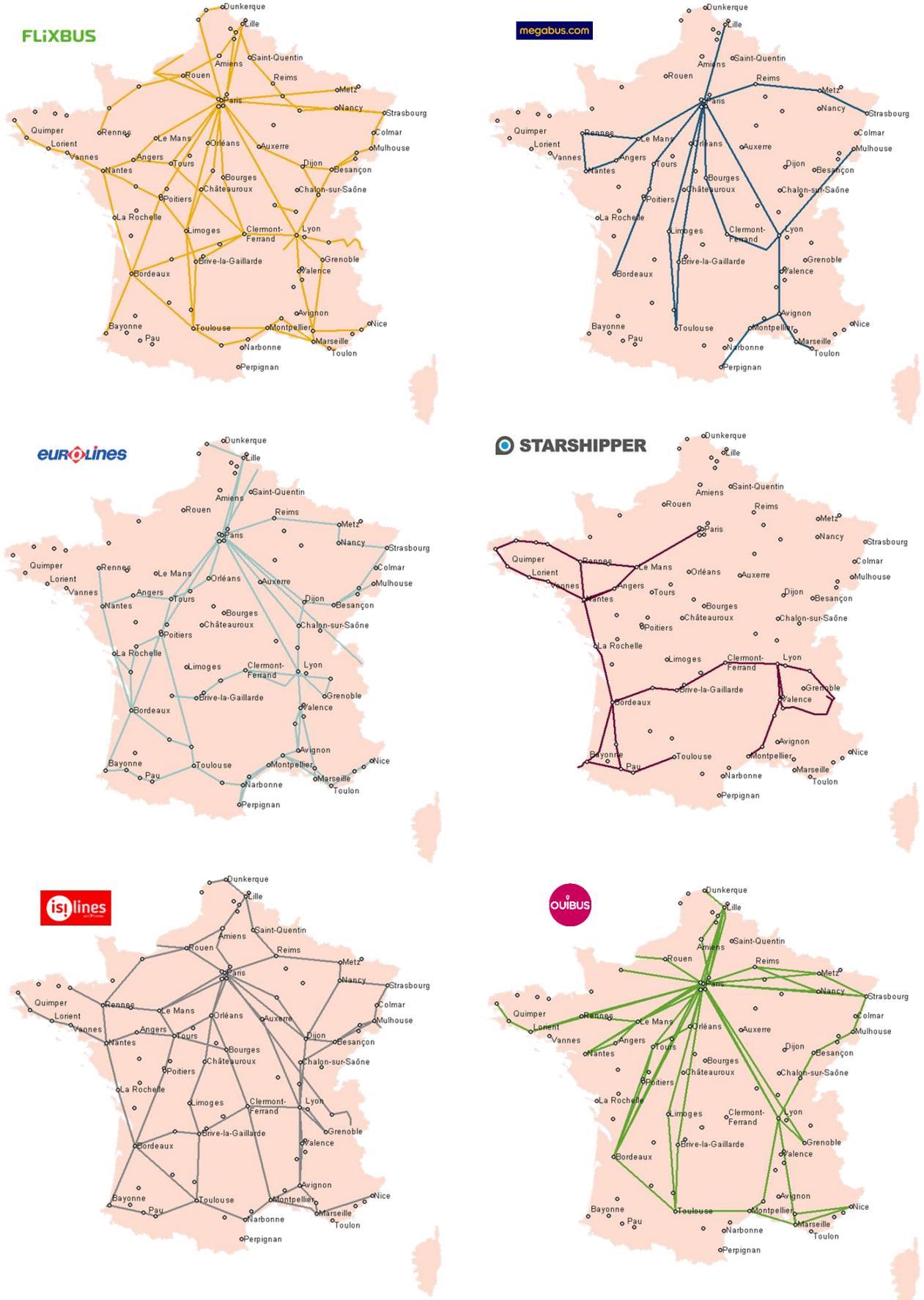
Parmi les 148 lignes proposées, seulement 8 sont totalement concurrentes⁷, car les opérateurs ont majoritairement choisi de se différencier sur les politiques d'arrêt intermédiaires ou finaux.

⁵ Ouibus, anciennement iDBUS

⁶ En nombre de lignes, non pondéré de la longueur ou de la fréquence du service

⁷ Deux lignes sont concurrentes si elles ont la même origine et la même destination finale ainsi que la même politique d'arrêts intermédiaires. Ne sont pas pris en compte les différences de fréquences et les points d'arrêt différents dans une même ville

Figure 4 Cartographie des réseaux des opérateurs en France au 31 décembre 2015



1.3. L'état des lieux des déclarations de liaisons inférieures à 100 km

Au 31 décembre 2015, 4 liaisons de moins de 100km sont commercialisées par les opérateurs (Tableau 3).

Tableau 3 Répartition des déclarations de liaisons inférieures à 100 km par opérateur au 15 mars 2016

Opérateur	Liaison	Statut
Eurolines	Grenoble - Chambéry	Cabotage
Eurolines	Montpellier - Narbonne	Cabotage
Eurolines	Béziers - Perpignan	Cabotage
Flixbus	Lons-le-Saunier - Dijon	Délai de recours expiré

Source : ARAFER

Pour les liaisons dont la distance est inférieure à 100km, une procédure de déclaration est requise avant la commercialisation de la liaison. Les autorités organisatrices de transport disposent alors 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 15 mars 2016, 120 déclarations de projets de liaisons de moins de 100km ont été déposées auprès de l'ARAFER (Tableaux 4, 5 et 10). 48 projets n'ont fait l'objet d'aucune saisine (Figure 5) dont 39 demandes de l'opérateur Migratour qui concerne la création d'une ligne autocars sur le chemin de Saint Jacques de Compostelle. Les 9 autres liaisons sont des liaisons transversales. 24 saisines sont actuellement en cours d'instruction, il s'agit uniquement de liaisons transversales (12 ont été déposées par l'opérateur Flixbus, 11 par Eurolines et 1 par Starshipper). 10 concernent la région Provence-Alpes-Côte-D'azur et 5 la région Pays-de-la-Loire. L'ARAFER a rendu 4 avis :

- Deux avis défavorables sur le projet de limitation de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charente d'une liaison Limoges-Brive-la-Gaillarde
- Deux avis favorables sur le projet d'interdiction du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'une liaison entre l'aéroport et Paris Porte Maillot

Tableau 4 Répartition des déclarations de liaisons inférieures à 100 km par opérateur au 15 mars 2016

Opérateur	Nombre total de déclarations		Déclarations < 2 mois sans saisine		Saisines AOT en cours d'instruction		Avis rendus ARAFER		Délai de recours expiré	
	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03
Migratour	39	39	39	0	0	0	0	0	0	39
FlixBus	19	47	9	28	9	12	0	3	1	4
Eurolines/Isilines	16	18	16	3	0	11	0	0	0	4
Starshipper	1	4	1	3	0	1	0	0	0	0
Frethelle	1	11	0	10	1	0	0	1	0	0
Keolis Sud Lorraine	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Total	77	120	0	44	10	24	0	4	1	48

Source : ARAFER

Tableau 5 Répartition régionale des déclarations de liaisons inférieures à 100 km au 15/03/2016

Situation géographique de la liaison déclarée	Nombre de déclarations		Déclarations < 2 mois sans saisine		Saisines AOT en cours d'instruction		Avis rendus ARAFER		Délai de recours expiré	
	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03
Liaison inter-régionale (cf. détail Tab.5)	15	32	13	17	2	0	0	2	0	13
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	6	15	6	9	0	2	0	0	0	4
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	4	7	1	3	3	2	0	2	0	0
Auvergne-Rhône-Alpes	7	8	7	2	0	2	0	0	0	4
Bourgogne-Franche-Comté	1	3	0	2	0	0	0	0	1	1
Bretagne	3	8	3	5	0	3	0	0	0	0
Centre	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Ile-de-France	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	26	27	26	1	0	0	0	0	0	26
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
Normandie	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Pays-de-la-Loire	5	6	5	1	0	5	0	0	0	0
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10	10	5	0	5	10	0	0	0	0
Total	77	120	66	44	10	24	0	4	1	48

Source : ARAFER

Figure 5 Cartographie des 48 liaisons < 100km dont le délai de recours est expiré au 15/03/2015



1.4. Une offre totale de 689 liaisons distinctes dont 197 en concurrence

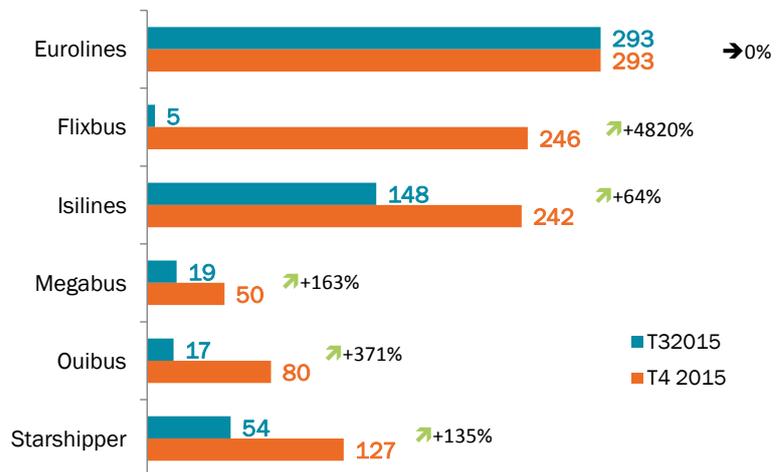
Le réseau a connu une expansion importante, les opérateurs ayant commercialisé un grand nombre de nouvelles liaisons tout au long du semestre (Graphique 1). A fin décembre 2015, il était possible d'effectuer 689 liaisons distinctes entre deux villes de France. Au total, 1 038 liaisons étaient proposées par les 5 opérateurs (Tableau 7), en comptant les liaisons en concurrence.

Le nombre de liaisons commercialisées a augmenté de 70% entre T3 et le T4 2015.

Parmi les liaisons commercialisées, 21% sont infrarégionales (Fig. 7).

Starshipper est l'opérateur qui s'est le plus positionné sur l'infrarégional avec 28% de son offre de liaisons.

Graphique 1 Evolution du nombre de liaisons par opérateur



Eurolines, déjà présent sur le marché avant la libéralisation, commercialise 43% de l'offre totale de liaisons. C'est le seul opérateur dont l'offre n'a pas évolué au T4. Flixbus, à la faveur d'un nombre important de nouvelles liaisons commercialisées rejoint Isilines pour offrir environ 35% de l'offre totale de liaisons. Les 3 autres opérateurs, Starshipper, Ouibus et Megabus, commercialisent un nombre plus restreint de liaisons (respectivement 18%, 12% et 7% du total des liaisons sont commercialisées par ces opérateurs) bien qu'ayant également développé significativement leur offre.

La concurrence entre opérateurs (Tableau 9) porte sur 29% des liaisons commercialisées, soit 197 liaisons distinctes qui représentent 86% du nombre de voyageurs transportés. Il y a en moyenne 2,76 opérateurs présents par liaison en concurrence, soit un total de 544 liaisons (Tableau 6). Les opérateurs ont choisi de se concurrencer sur les principales origines/destinations (80% de l'offre de Ouibus et Megabus notamment) alors que d'autres ont préféré diversifier leur politique d'arrêt et se dégager des périmètres d'exclusivité (84 liaisons (66%) pour Starshipper, 130 (53%) pour Flixbus). Le cas d'Eurolines/Isilines est particulier : Eurolines, de par son antériorité et la particularité du service international, a pu définir une politique d'arrêt différente sur 184 liaisons, et Isilines, à la faveur d'un grand nombre de liaisons commercialisées, propose à la fois les principales origines/destinations en concurrence et 70 liaisons spécifiques.

Parmi les liaisons les plus concurrencées (Figure 6 et Tableau 8), la liaison Angers-Paris est la seule desservie par les 6 opérateurs. 13 liaisons sont commercialisées par 5 des 6 opérateurs, les 3/4 d'entre elle reliant Paris à une autre ville.

Au T4, le nombre de mouvements quotidiens a, en moyenne, augmenté plus vite (Figure 8) que le nombre de villes desservies (+68% de villes desservies et +89% de mouvements quotidiens). Avec 54 trajets quotidiens (allers + retours), deux liaisons ont été particulièrement empruntées : Lille-Paris et Lyon-Paris sur lesquelles ont voyagé 140 000 passagers, soit 22% du trafic total.

Tableau 6 Nombre total de liaisons commercialisées au 31 décembre 2015

Opérateur	Nombre de liaisons commercialisées		Taux de Couverture de l'offre totale de liaisons par l'opérateur ⁷
	Au total	Dont en concurrence	
Ouibus	80	63 (79%)	12%
Flixbus	246	116 (47%)	36%
Isilines	242	172 (71%)	35%
Eurolines	293	109 (37%)	43%
Megabus	50	41 (82%)	7%
Starshipper	127	43 (34%)	18%
Total	1 038	544 (52%)	n/a

Fig. 6 Liaisons en concurrence au T4 2015

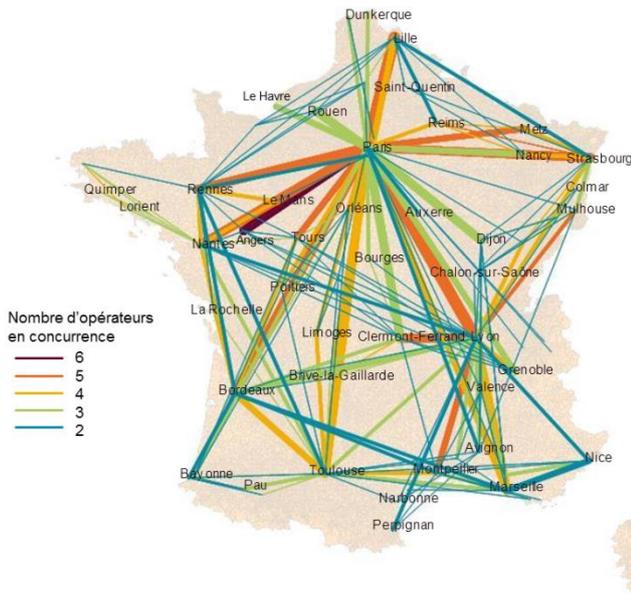


Fig. 7 Liaisons infrarégionales au T4 2015

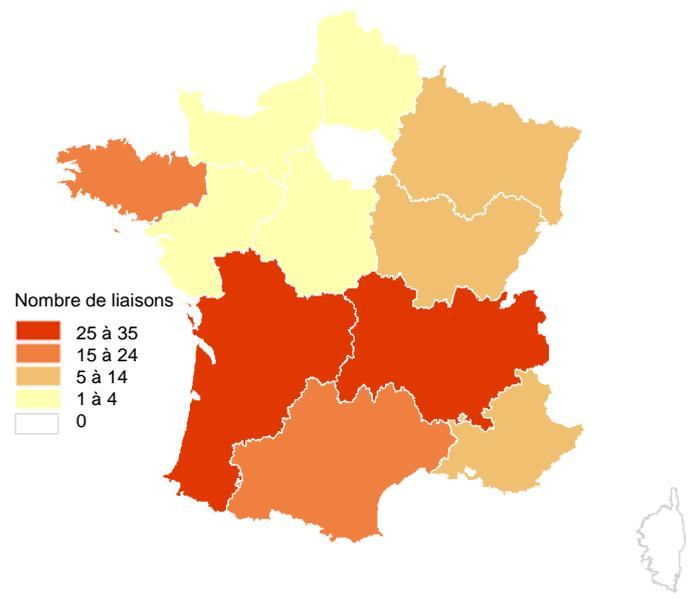
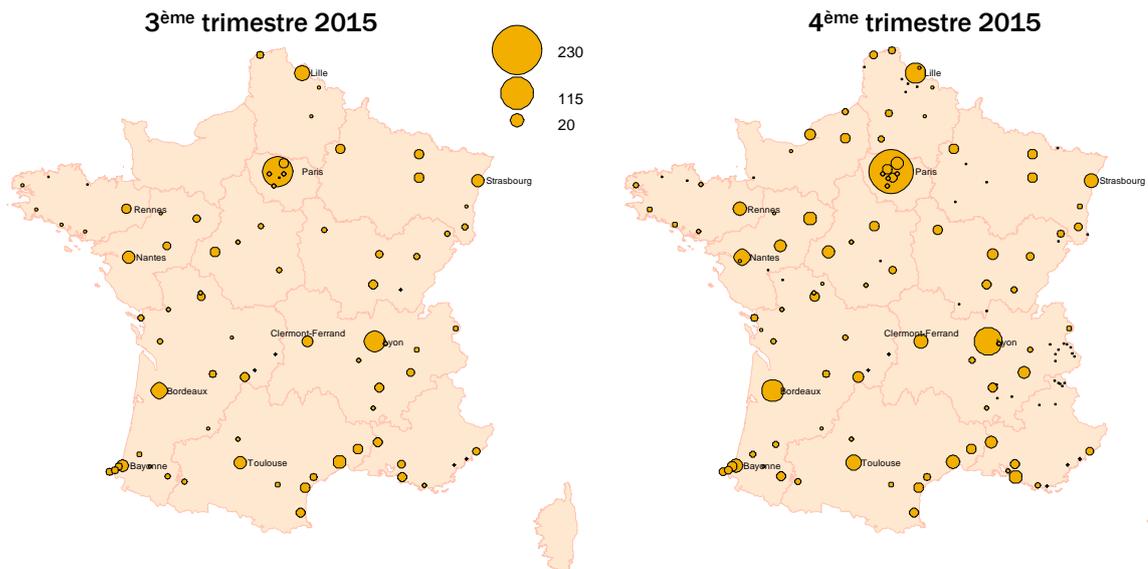


Figure 8 Nombre de mouvements quotidiens par ville



⁷ Formule : nombre total de liaisons commercialisées par l'opérateur divisé par 689

2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 31 DECEMBRE 2015

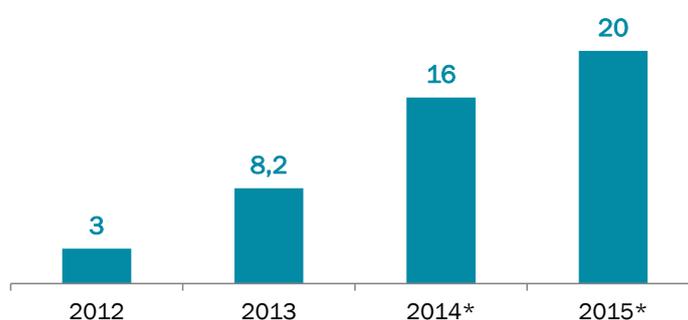
2.1. Les opérateurs ont transporté 770 400 passagers du 8 août au 31 décembre 2015

L'offre proposée par les opérateurs a séduit environ 128 900 passagers au T3 et 641 500 passagers au T4. Environ 2 400 passagers ont été transportés quotidiennement au T3 et 7 000 sur le dernier trimestre de l'année (soit une hausse de 192% du nombre moyen de passagers par jour). Au T4, une moyenne de 343 départs quotidiens a été enregistrée sur le territoire national, contre 190 au T3.

Ces très forts taux de croissance, caractéristiques d'un marché naissant, impliquent que plusieurs trimestres seront nécessaires pour parvenir à un régime « de croisière » du marché, à l'image du cas de l'Allemagne (Graphique 2), dont la libéralisation a eu lieu au 1^{er} janvier 2013.

Graphique 2 Evolution du marché interurbain par autocars en Allemagne (en millions de passagers)

Le marché allemand a quasiment triplé au bout de 3 ans, passant de 8,2 millions de passagers après 1 an de libéralisation, à 23 millions fin 2015.



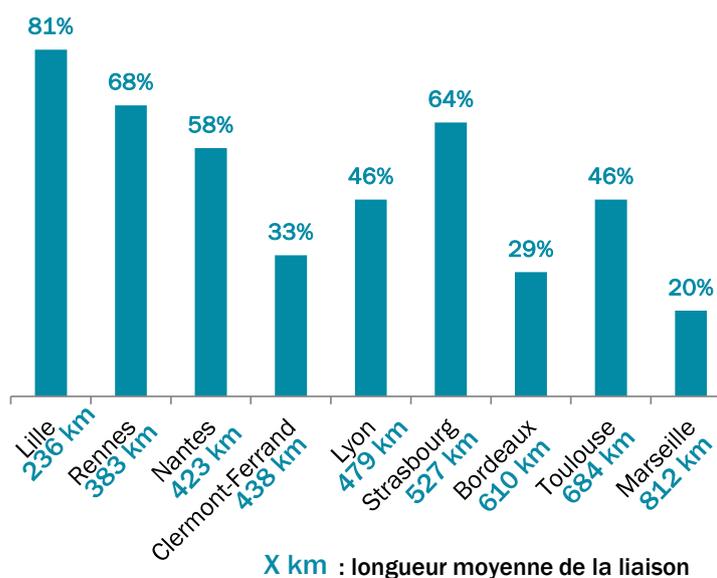
Source : Office fédéral allemand de la statistique 2012-2014 et Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen 2015

* Données provisoires

Près de 60% des passagers ont transité par Paris⁸ (Tableau 7 et Figure 9), très largement en tête des origines et destinations demandées, comme des mouvements quotidiens (253).

Graphique 3 Part des voyageurs des grandes villes françaises se rendant ou venant de Paris au T4 2015

La demande en O/D radiale serait une fonction décroissante de la distance kilométrique et de l'attractivité de l'offre multimodale.



⁸ Y compris Bagnolet et La Défense

Figure 9 Passagers ayant transité dans les villes desservies⁹ au T4 2015

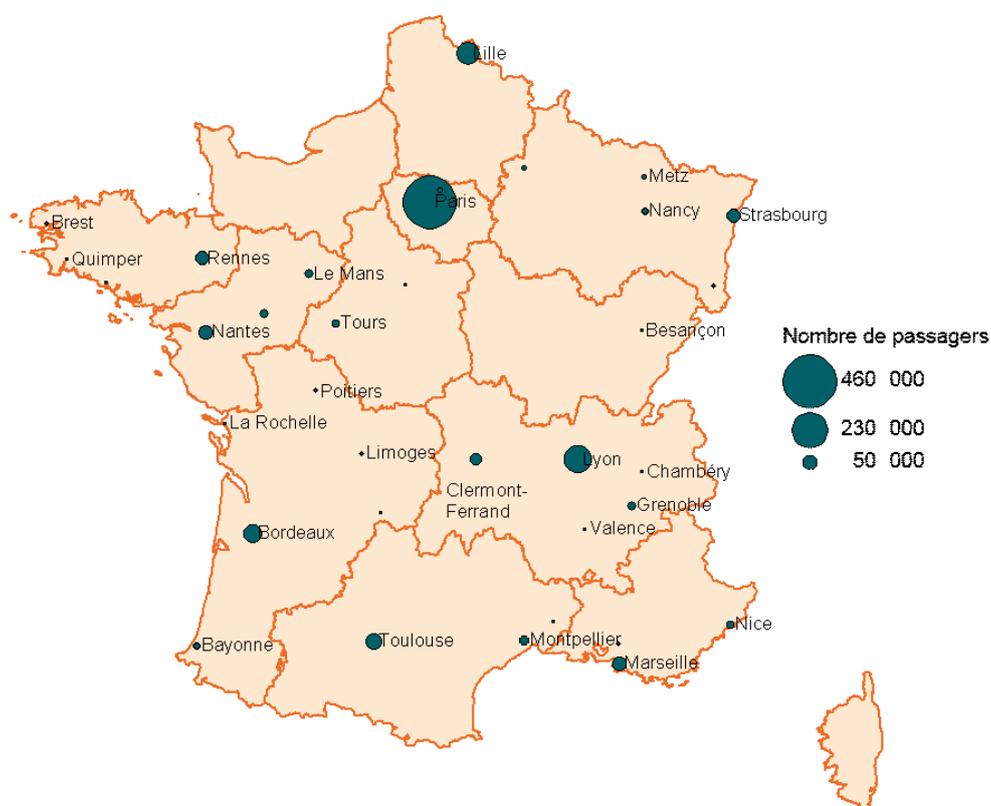


Tableau 7 Top 10 des villes en nombre de passagers transportés au 4^{ème} trimestre 2015

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens ¹⁰	Nombre de passagers ¹¹ (en milliers)
Paris ¹²	6	253	453
Lyon	6	110	140
Lille	5	62	92
Bordeaux	5	72	66
Toulouse	6	37	53
Nantes	6	39	42
Marseille	5	30	38
Strasbourg	5	33	38
Rennes	6	35	37
Clermont-Ferrand	5	32	33

⁹ Villes desservies par au moins 4 opérateurs.

¹⁰ Nombre de départs + arrivées

¹¹ Passagers au départ et à l'arrivée

¹² Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, La Défense

2.2. Les passagers ont parcouru en moyenne 376 kilomètres par trajet direct¹³

Du 8 août au 31 décembre 2015, 22 millions de kilomètres¹⁴ ont été parcourus¹⁵ par la flotte d'autocars affrétée par les opérateurs dans le cadre des services réguliers interurbains librement organisés. Le trafic total correspondant s'est établi à 293 millions de passagers-kilomètres.

Au T4 2015, les 10 liaisons les plus empruntées (Tableau 8) ont transporté 330 100 passagers (52% du total).

80% de l'offre et de la demande se concentrent sur des liaisons inférieures à 500 km (Graphique 4). En moyenne, les passagers ont parcouru 376km en autocar.

2.3. Un chiffre d'affaires global estimé à 9,3 millions d'euros¹⁵ depuis la libéralisation

Le chiffre d'affaires global du marché était de 1,7 millions d'euros au T3 et 7,6 millions d'euros au T4 2015. Au T4, la recette moyenne s'est établie à environ 12 euros par passager.

Avec la concurrence que se livrent actuellement les opérateurs, la recette moyenne par passager s'établit à 3,2€ pour 100 km. A titre comparatif, le prix moyen conseillé¹⁶ est de 6,5€ par passager pour 100 km en covoiturage.

2.4. Un taux moyen d'occupation des autocars de 32,4% au T4 2015

Le taux moyen d'occupation des autocars (cf. méthodologie de calcul en annexe) s'est établi à environ 29,8% au T3 et 32,4% au T4 2015. L'interprétation de ces chiffres doit être faite avec prudence, compte tenu du développement très important du nombre de lignes et de liaisons intervenues tout au long de la période. On remarque néanmoins que le nombre de lignes ayant un taux d'occupation inférieur à 15% a fortement diminué au T4 (Graphique 5), malgré le nombre de nouvelles lignes lancé au cours du trimestre.

2.5. Près de 1 000 emplois créés depuis la libéralisation

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait environ 660 salariés pour les activités de cabotage. Le développement de l'offre de service régulier interurbain, depuis la libéralisation, a entraîné la création d'environ 1 000 emplois directs et indirects supplémentaires, au sein des opérateurs et dans la filière autocariste, via les partenariats et contrats de sous-traitance conclus. Les chauffeurs représentent 81% des emplois totaux (directs ou indirects).

¹³ Hors correspondances éventuelles

¹⁴ Liaisons O/D France uniquement

¹⁵ Kilomètres commerciaux uniquement

¹⁶ Site internet de Blablacar pour un trajet sur autoroutes

Graphique 4 Offre de liaisons¹⁷ et nombre de passagers transportés au T4 2015

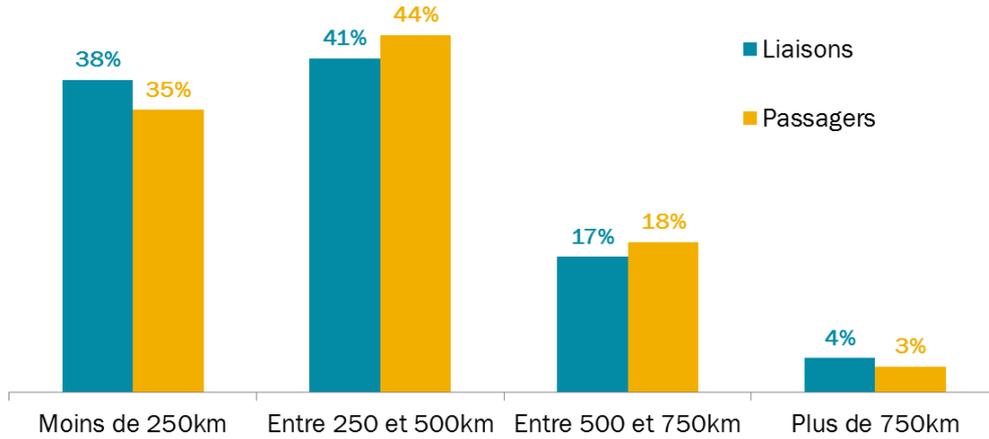
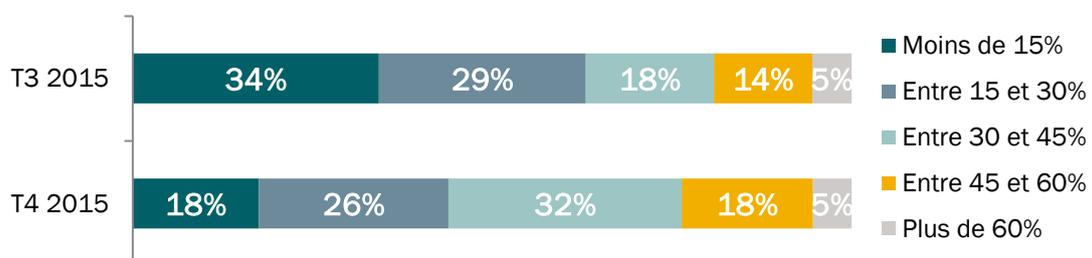


Tableau 8 Top 5 des liaisons les plus fréquentées au 4^{ème} trimestre 2015

Liaisons ¹⁸	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs	Fréquences quotidiennes ¹⁹	Nombre de passagers	Passagers quotidiens ¹⁸
Lille-Paris	236 km	5	58	80 400	874
Lyon-Paris	479 km	5	59	70 900	771
Paris-Rouen	125 km	3	16	27 200	296
Nantes-Paris	423 km	5	23	25 700	280
Paris-Rennes	383 km	5	25	24 900	271
Paris-Strasbourg	528 km	5	21	24 500	266
Paris-Toulouse	684 km	4	10	24 300	264
Bordeaux-Paris	610 km	5	23	23 000	250
Angers-Paris	332 km	6	19	15 600	170
Le Mans-Paris	211 km	5	33	13 600	147

Graphique 5 Répartition des lignes selon le taux d'occupation



¹⁷ Offre totale de liaisons commercialisées y compris en concurrence (nombre : 1038)

¹⁸ De A vers B et de B vers A

¹⁹ En moyenne

ANNEXE

Tableaux annexes

Tableau 9 Nombre de liaisons en concurrence au 31 décembre 2015

Nombre d'opérateurs	Nombre de liaisons	Top 3 en nombre de passagers (fréquences quotidiennes allers+retours)		
		1	2	3
2	106	***	***	***
3	45	***	***	***
4	32	Paris-Toulouse (10)	Lyon-Marseille (14)	Marseille-Paris (10)
5	13	Lille-Paris (54)	Lyon-Paris (54)	Paris-Rennes (19)
6	1	Angers-Paris (19)	n/a	n/a
Total	197			

Tableau 10 Répartition des déclarations de liaisons inter-régionales inférieures à 100 km

Situation géographique de la liaison déclarée	Nombre de déclarations		Déclarations < 2 mois sans saisine		Saisines AOT en cours d'instruction		Avis rendus ARAFER		Délai de recours expiré	
	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03	31/12	15/03
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine / Bourgogne-France-Comté	1	2	1	1	0	0	0	0	0	1
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine / Nord-Pas-de-Calais-Picardie	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes / Pays-de-la-Loire	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Auvergne-Rhône-Alpes / Bourgogne-France-Comté	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Auvergne-Rhône-Alpes / Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	12	12	12	0	0	0	0	0	0	12
Bretagne / Normandie	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
Ile-de-France / Nord-Pas-de-Calais-Picardie	2	12	0	10	2	0	0	2	0	0
Total	15	32	13	17	2	0	0	2	0	13

Source : ARAFER

Méthodologie

En vertu de la décision adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 2135-2 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. Les indicateurs présentés dans cette note d'analyse sont issus des collectes du troisième et du quatrième trimestre 2015.

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. Le nom des liaisons internationales ont donc été modifiées pour correspondre à ce périmètre. Par exemple, la ligne Paris-Amiens-Lille-Bruxelles n'est prise en compte que dans son segment « Paris-Lille » : la ligne est donc nommée ici « Paris-Lille ».

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

Définitions

Autocars-km : Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.

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.

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.

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.

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