

Paris, le 15 septembre 2016

Rationalisation de l'offre et hausse de la fréquentation : le taux de remplissage des autocars « Macron » progresse significativement au 2e trimestre 2016

Sur la base des données exhaustives collectées auprès des six opérateurs du marché libéralisé du transport par autocar, l'Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer publie aujourd'hui une synthèse de l'activité réalisée au deuxième trimestre 2016.

Cet état des lieux trimestriel apporte un éclairage précis sur le fonctionnement et les évolutions de ce nouveau marché.

Etat des lieux du transport par autocar (2e trimestre 2016)

Avec 1,5 million de passagers transportés au 2e trimestre 2016 (3,4 millions entre l'ouverture du marché en août 2015 et fin juin 2016), les autocars « Macron » enregistrent une nouvelle hausse importante de fréquentation (+39%) par rapport au trimestre précédent. Cette croissance du nombre de voyageurs couplée à l'ajustement de l'offre des opérateurs explique l'amélioration du taux de remplissage des véhicules qui passe de 30,2% en début d'année à près de 41% au 2^e trimestre.

Les six opérateurs (Ouibus 28% des lignes commercialisées, Eurolines/Isilines 35%, FlixBus 23%, Starshipper 8%, Megabus 6% et Migratour moins de 1%), ont en effet réévalué la fréquence des services de certaines lignes et la desserte de certains arrêts, sans pour autant réduire le nombre total de mouvements quotidiens sur l'Hexagone puisqu'ils ont continué à ouvrir de nouvelles dessertes. Au total, 193 villes étaient desservies fin juin 2016 contre 150 à la fin du 1^{er} trimestre, via 261 points d'arrêt.

Plus de 1 100 liaisons sont proposées à la vente (+25%), un chiffre toutefois « dopé » par l'arrivée d'un nouvel opérateur, Migratour, qui à lui seul représente 210 liaisons commercialisées sur une ligne (1) saisonnière ouverte en avril sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, avec de nombreux points d'arrêt intermédiaires. Sans tenir compte de cette nouvelle ligne, l'Arafer recense 895 liaisons commercialisées contre 858 au trimestre précédent, soit une progression de 4% de l'offre.

Les opérateurs ont réalisé un chiffre d'affaires global de 19 millions d'euros HT au 2^e trimestre. Cette nette progression par rapport au 1^{er} trimestre (+56%) s'explique à la fois par l'augmentation de la fréquentation et par la hausse de la recette moyenne par voyageur : 12,6 euros HT pour un trajet moyen de 342 km (contre 11,3 euros HT pour 346 km au 1^{er} trimestre). La recette moyenne par passager aux 100 km progresse donc de 40 centimes d'euros.

(1) Une ligne peut comporter plusieurs arrêts intermédiaires donc plusieurs liaisons.

En onze mois - c'est à-dire entre l'ouverture du marché le 8 août 2015 et le 30 juin 2016 - le chiffre d'affaires des opérateurs s'établit à 40 millions d'euros HT.

Les créations d'emplois se sont poursuivies à un rythme moins soutenu qu'au cours des trimestres précédents avec près de 150 équivalents temps plein supplémentaires (ETP) d'avril à juin 2016, soit plus de 1 350 ETP créés depuis l'ouverture du marché. Les conducteurs représentent 83% de ces emplois.

Etat des lieux des liaisons de moins de 100 km

Depuis le 15 octobre 2015, les liaisons par autocar de moins de 100 km sont régulées par l'Arafer. Au 15 septembre 2016, [dix transporteurs ont déclaré près de 180 liaisons](#) et 87 d'entre elles ont fait l'objet de demandes d'interdiction ou de limitation de la part d'autorités organisatrices de transport, principalement des régions.

L'Arafer a rendu 16 avis favorables aux demandes d'interdiction et/ou de limitation de services, 5 avis favorables avec réserve et 43 avis défavorables. Ils sont [consultables](#) sur le site de l'Autorité.

- [Lire la synthèse et le bilan détaillé](#)

À propos de l'Arafer

Créée fin 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour assurer le bon fonctionnement du marché et garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national et à ses installations de service, ses missions ont été étendues en 2015 à la régulation économique du tunnel sous la Manche, puis au transport interurbain par autocar et aux concessions autoroutières

Devenue un régulateur de transport multimodal, l'Arafer a pour mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions publiés sur son [site internet](#) sont adoptés par un collège présidé par Bernard Roman et composé de six autres personnalités indépendantes choisies pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.