

Paris, le 15 juin 2017

## **Bilan marché autocar 1<sup>er</sup> trimestre 2017**

### **Les opérateurs s'adaptent à la demande sur les liaisons libéralisées**

**Au premier trimestre 2017, 1,35 million de voyageurs ont emprunté les lignes d'autocar libéralisées, en hausse de 25% par rapport au même trimestre de référence en 2016 (1,081 million de passagers). Cependant, ce chiffre marque un recul de 13% par rapport aux trois derniers mois de l'année 2016. Cette baisse confirme l'effet saisonnier constaté pendant les premiers mois d'hiver.**

**La réactivité des opérateurs pour ajuster l'offre et les prix à la demande confirme leur capacité d'adaptation très rapide aux évolutions du marché et à la concurrence.**

#### **ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT PAR AUTOCAR AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2017**

Avec 1,35 million de passagers du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2017, les lignes d'autocar libéralisées (« autocars Macron ») ont connu une baisse de fréquentation de 13% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2016. Ces résultats confirment l'effet de la saisonnalité sur l'activité du transport par autocar, comme sur les autres modes de transport interurbain de voyageurs, qui observent une baisse de fréquentation en cette période de l'année

#### **PLUS DE DESTINATIONS, MOINS DE DÉPARTS QUOTIDIENS**

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2017, les autocaristes ont ajusté significativement leur offre commerciale, jouant à la fois sur le maillage et la fréquence des dessertes : ils desservent plus de villes (204 contre 180 fin 2016), principalement des destinations de montagne ouvertes en janvier et des destinations littorales lancées en mars pour préparer la saison estivale. Au total, l'Arafer recense 1073 liaisons commercialisées au 31 mars, contre 985 fin 2016 (+ 9%).

Si les opérateurs proposent plus de destinations, ils rationalisent leur offre en proposant moins de départs quotidiens (560 contre 724 au trimestre précédent, soit - 23 % de départs/jour), y compris sur les liaisons les plus fréquentées comme Paris-Lille ou Paris-Lyon. Ils modulent les fréquences entre les jours de semaine et le week-end avec des prix d'appel plus attractifs en semaine que le week-end.

## COUVERTURE DU TERRITOIRE SELON LES OPÉRATEURS

FlixBus continue d'afficher le réseau hexagonal le plus diversifié avec plus des deux-tiers des villes françaises desservies, dont 56 en exclusivité. Mais, fait nouveau, c'est Ouibus qui propose désormais le plus de départs quotidiens parmi les 3 principaux opérateurs (44%).

La filiale de la SNCF a moins fortement ajusté son offre par rapport à ses concurrents, notamment FlixBus qui occupait auparavant la première place en nombre de départs quotidiens. Outre le phénomène de modulation semaine/week-end, l'arrêt des lignes précédemment exploitées par Megabus (activité rachetée en juin 2016 par FlixBus) est l'une des principales explications de la baisse du nombre de départs observée chez FlixBus.

La cessation d'activité de Megabus pèse également sur le bilan social du secteur qui comptait 2054 emplois (équivalents temps plein) au 31 mars 2017, 28 de moins qu'à fin 2016.

## TAUX DE REMPLISSAGE DES CARS

L'Arafer a modifié sa méthode de calcul du taux d'occupation et prend désormais en compte tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux, et non plus seulement pour des trajets réalisés en France.

Avec un taux d'occupation moyen de 44% (39,1% avec la méthodologie précédente), le remplissage des autocars s'est légèrement amélioré par rapport au trimestre précédent.

## AJUSTEMENT DES TARIFS

Le chiffre d'affaires du 1<sup>er</sup> trimestre 2017 s'élève à 18,7 M€ HT, soit une recette moyenne de 4,3 € HT aux 100 km, en baisse de 8,5% par rapport au trimestre précédent, mais en hausse de 30% par rapport au trimestre de référence 2016.

Les opérateurs ont donc marqué une pause dans la remontée des tarifs enclenchée au deuxième trimestre 2016. Cette réactivité sur les prix pratiqués traduit leur faculté à s'adapter à la demande en fonction de l'intensité concurrentielle. Sur les liaisons proposées en exclusivité par un transporteur, la recette est en effet relativement plus élevée (4,8 € HT aux 100 km) que sur les liaisons desservies par plusieurs opérateurs.

- [Lire le bilan détaillé de l'activité au 1er trimestre 2017](#)

## Note aux rédactions

Cet état des lieux trimestriel apporte un éclairage précis sur le fonctionnement et les évolutions du marché du transport libéralisé par autocar.

Il est réalisé par l'Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer sur la base des données exhaustives collectées auprès des opérateurs et porte sur l'activité réalisée entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 mars 2017.

## A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est 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 sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.