



arafer

autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

**Le marché des services librement organisés (SLO)
de transport par autocar en France**
Bilan et perspectives, deux ans après la libéralisation

Nicolas QUINONES-GIL

Responsable du département des études
et de l'observation des marchés

Plan de l'intervention

- Introduction et rappel de contexte
- Chiffres-clés du marché SLO
- Analyse du développement du marché SLO
- Profil de la clientèle SLO
- Analyse intermodale
- Perspectives

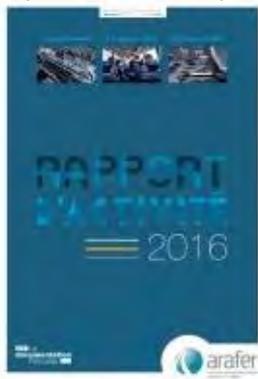
Le rôle de l'ARAFER, régulateur indépendant des transports interurbains

Ferroviaire – Autocars - Autoroutes

- **Suivi de la situation de la concurrence : mission générale d'observation des marchés régulés**
 - Transport ferroviaire et transport routier de voyageurs
- **Garantir le bon fonctionnement des marchés du transport ferroviaire**
 - Tarifs justifiés et accès non discriminatoire aux infrastructures essentielles (réseau ferré, gares...)
 - Régler les différends entre opérateurs, AOT, gestionnaires d'infrastructures essentielles
- **Contrôler la trajectoire financière de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure ferroviaire**
- **Réguler l'ouverture de services d'initiative privée (liaisons autocars < 100 km, cabotage ferroviaire)**
 - Contrôle du risque d'atteinte à l'équilibre économique des services de transport conventionnés, ferroviaires (TER, TET) et routiers (cars départementaux et régionaux, Cars-TER)
- **Réguler l'accès aux gares routières**
 - Garantir le respect de conditions d'accès transparentes, objectives et équitables
 - Régler les différends entre opérateurs de transport routier et gestionnaires des gares routières
- **Surveiller la gestion des concessions autoroutières**
 - Suivi économique et financier des concessions :
 - ✓ justification des hausses tarifaires et des allongements de la durée des concessions
 - ✓ analyse des comptes annuels des concessionnaires
 - ✓ suivi du taux de rentabilité interne des concessions
- **Contrôler les procédures de passation des marchés par les concessionnaires autoroutiers**
 - Travaux, fournitures ou services
 - Contrats d'exploitation des installations annexes (restauration, stations essence)

Les publications de l'ARAFER (www.arafer.fr)

Rapport d'activité (multisectoriel)



Rapports annuels sectoriels

TRV et gares routières



Marchés passés par les SCA



Synthèse des comptes des SCA



Etudes thématiques

Bilan de la réforme ferroviaire



Gestion des gares de voyageurs



Publications de l'Observatoire

Bilans trimestriels du marché SLO



Enquête annuelle voyageurs SLO



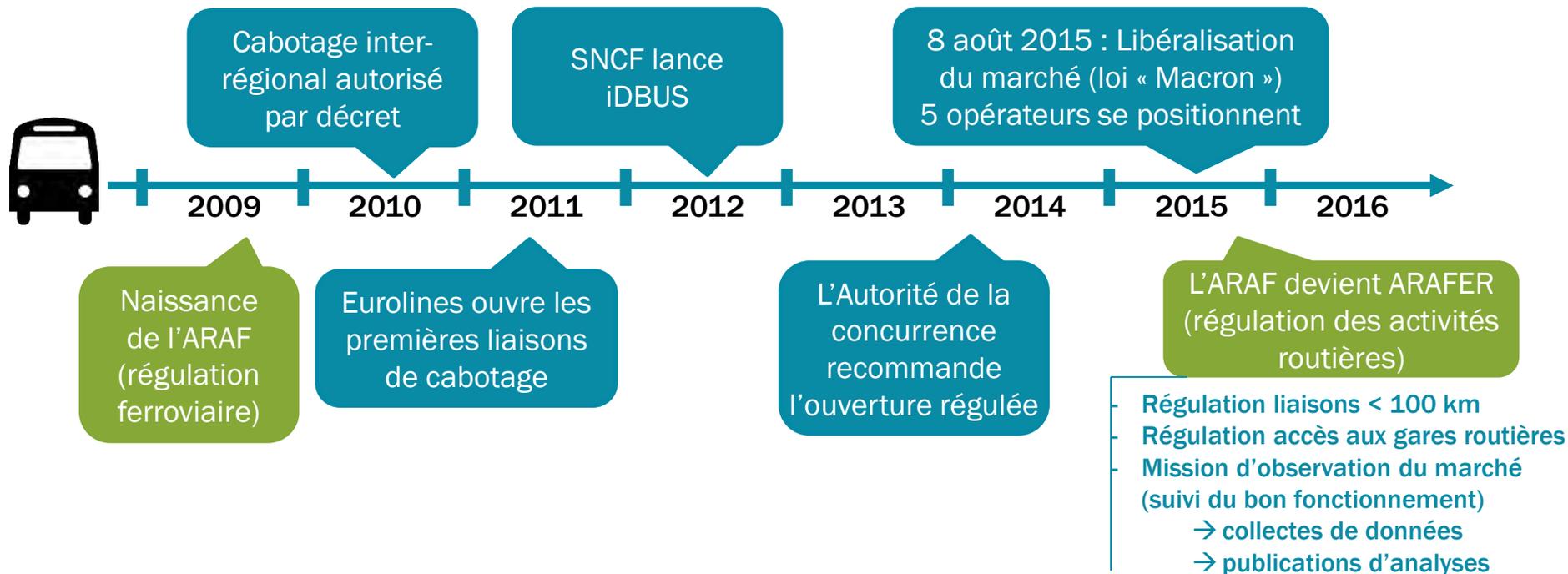
A paraître : bilan 2015/2016 du transport ferroviaire de voyageurs

A paraître : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs

+ tous les avis et décisions de régulation (ferroviaire, TRV, gestion des SCA)

Libéralisation du marché du transport interurbain par autocar

- Rappel du contexte -



Définition : un service de transport est dit *interurbain* s'il n'est pas intégralement inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
→ En Ile-de-France, le service doit en outre être > 40 km.

Chiffres-clés du marché des SLO de transport par autocar (1/2)

Offre

Au 30 juin 2017



1 297

liaisons commercialisées

230

villes desservies

681

départs quotidiens

3 opérateurs nationaux

Eurolines/Isilines (Transdev)
Flixbus
Ouibus (SNCF)



4 opérateurs locaux

Keolis Sud Lorraine
Migratour
Fréthelle
Jacqueson

Demande

Au 2^e trimestre 2017



1,65

million de passagers

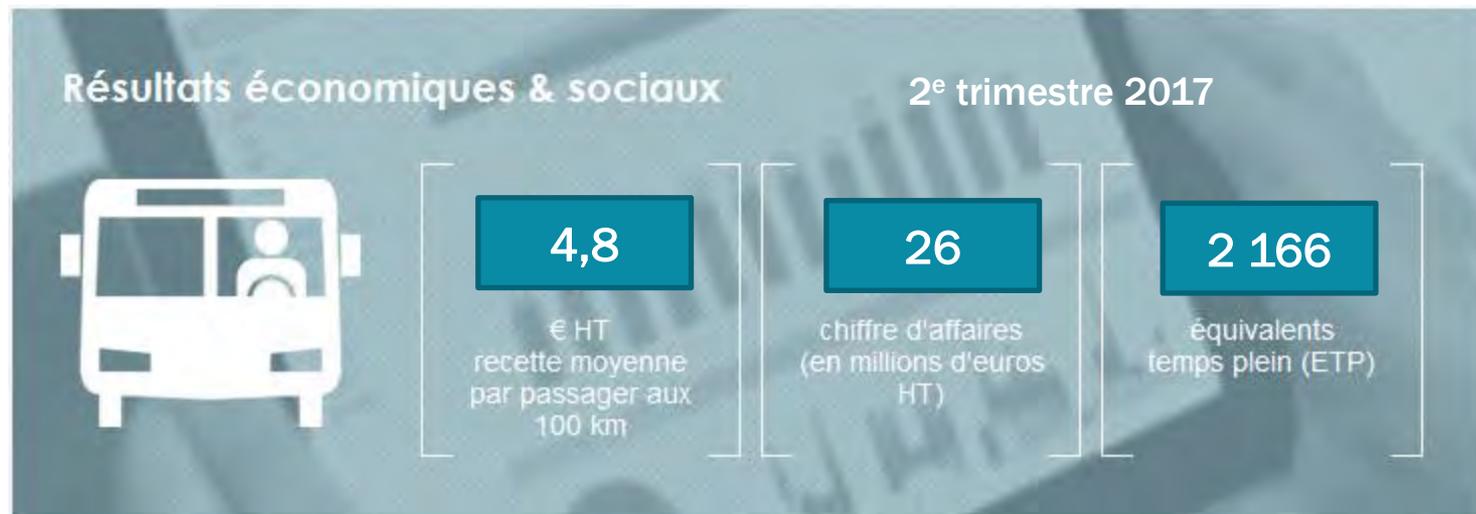
44 %

taux moyen d'occupation par autocar

322 km

trajet moyen par passager

Chiffres-clés du marché des SLO de transport par autocar (2/2)



Pourquoi et comment le marché s'est-il développé ?

Maillage rapide du territoire, marketing digital, prix bas, qualité du service (confort, wifi...) et adaptation agile de l'offre en fonction des résultats commerciaux

Maillage rapide du réseau : une phase d'investissement nécessaire pour prendre position

- mi-2015 (avant la libéralisation) : **62** villes desservies en cabotage
- fin 2015 (4 mois après la libéralisation) : **136** villes desservies
- mi-2016 (environ 1 an après) : **200** villes desservies
- mi-2017 (environ 2 ans après) : **230** villes desservies

Marketing digital : un canal de promotion et de commercialisation efficace et peu coûteux

- **97%** des billets achetés sur internet en 2016 (d'après l'enquête Arafer auprès des voyageurs en SLO)
- Les opérateurs ont pu faire l'économie d'un réseau de points de vente en phase de lancement

Prix bas : des tarifs très attractifs pour attirer et faire connaître le service (confort, wifi), puis une augmentation progressive et adaptée au profil de la demande

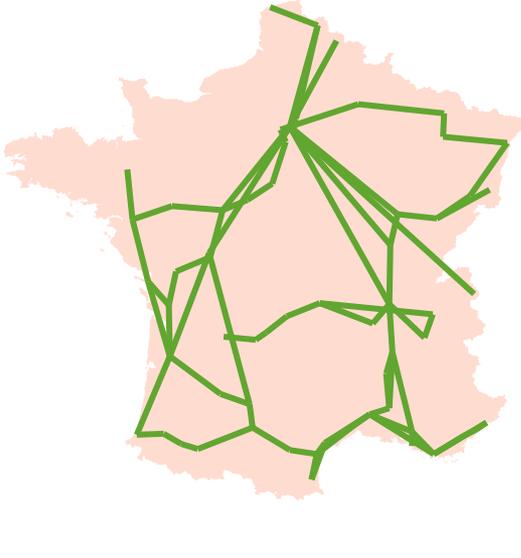
- **3,2** centimes d'euros HT du kilomètre pendant les 6 premiers mois
- **4** centimes d'euros HT du kilomètre en moyenne sur l'année 2016
- **4,8** centimes d'euros HT du kilomètre au 2^e trimestre 2017

Adaptation agile de l'offre en fonction des résultats commerciaux : un pilotage au plus juste pour maximiser le taux de remplissage

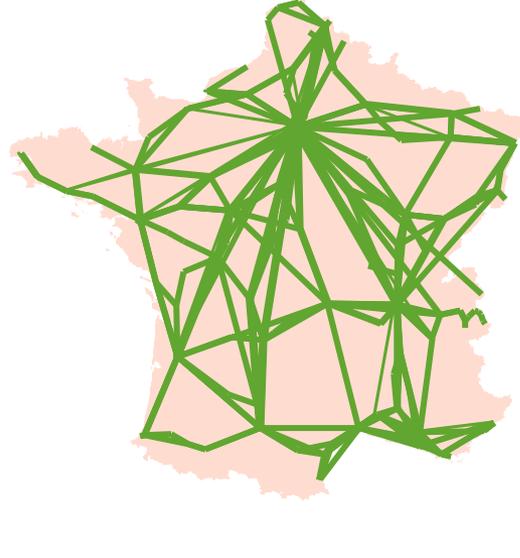
- Chaque trimestre, environ **20 %** de l'offre de liaison se renouvelle. La saisonnalité explique la majeure partie des fluctuations
- La fréquence des dessertes est renforcée en « jours de pointe » (V,S,D,L, jours de départ en congés...)

L'offre proposée aux voyageurs s'est rapidement étoffée. Des stratégies commerciales variées ont permis de créer un réseau reliant les principales villes et points d'attractivité du territoire

Été 2015
(env. 60 villes desservies)



T4 2015
136 villes desservies



T4 2016
180 villes desservies



Au 30 juin 2017, 230 villes sont desservies,
dont :

- 35 villes de plus de 100 000 habitants (sur 39)
- 12 préfetures régionales et 69 préf. dép.
- 56 villes n'ayant pas de gare ferroviaire

Nombre de villes françaises desservies

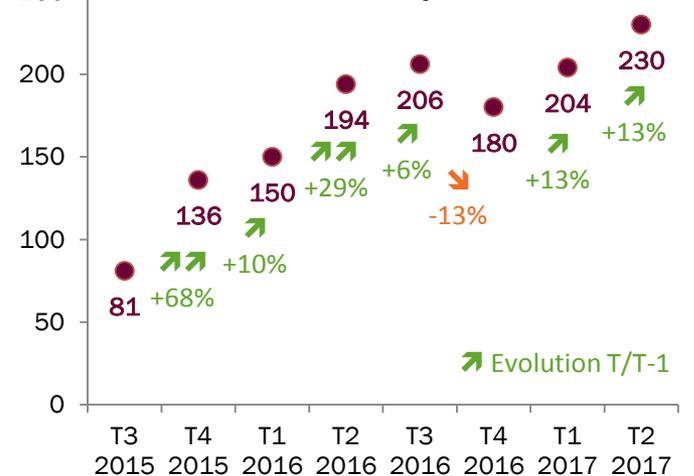
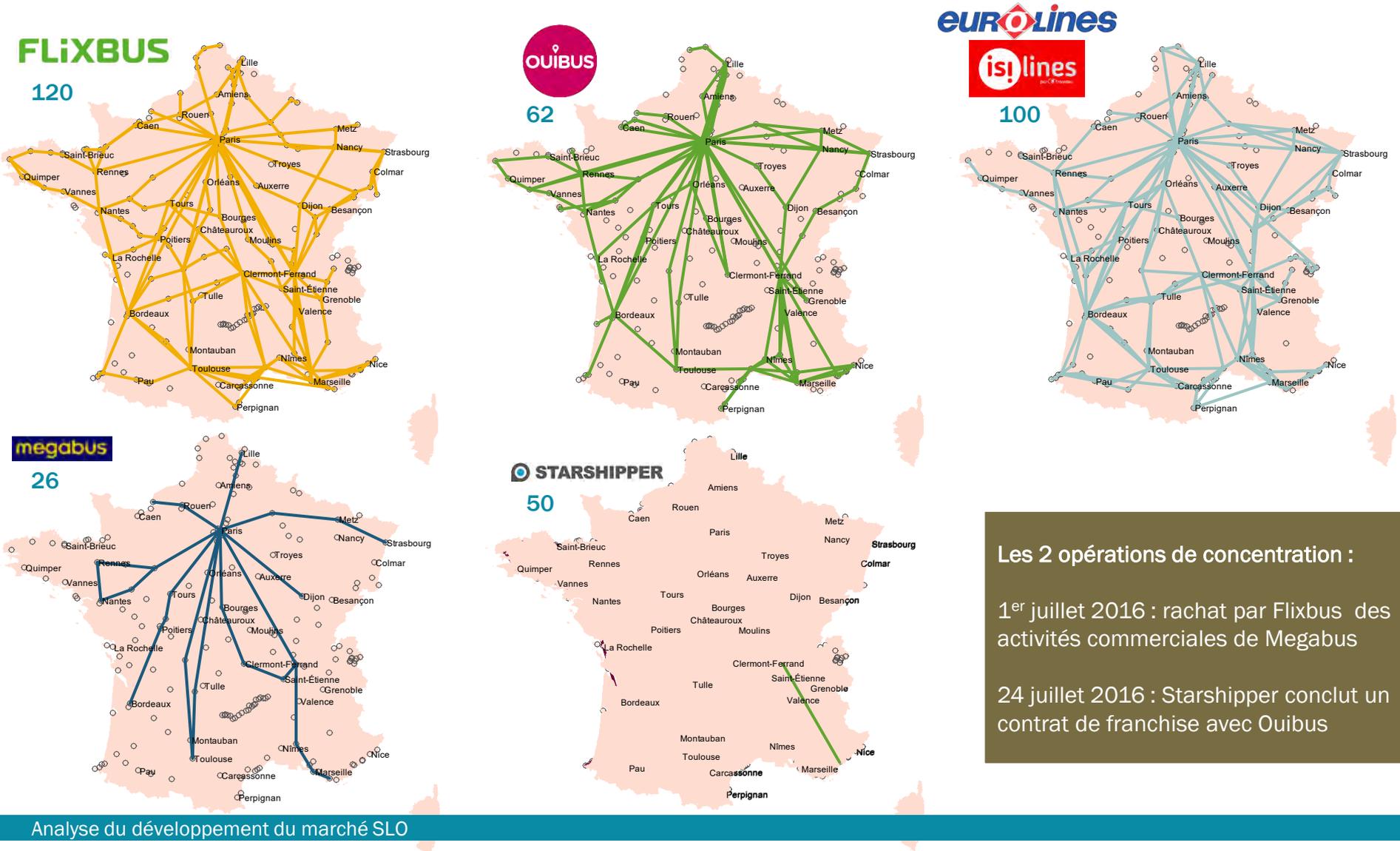


Illustration des stratégies de développement des 5 principaux opérateurs : état des lieux au 2^e trimestre 2016, avant les 2 opérations de concentration



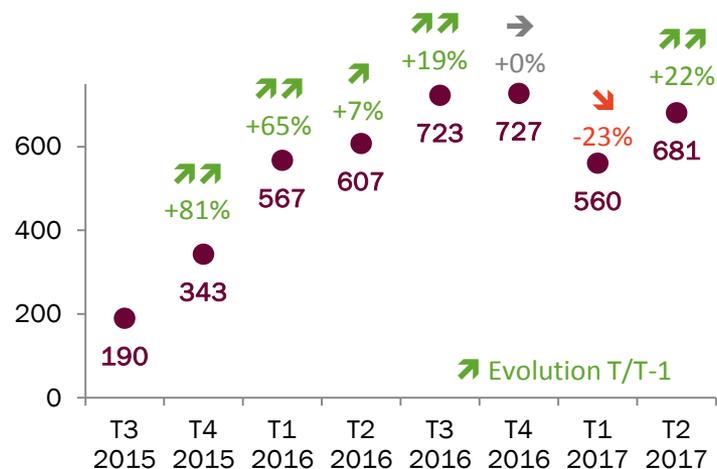
Les 2 opérations de concentration :

1^{er} juillet 2016 : rachat par FlixBus des activités commerciales de Megabus

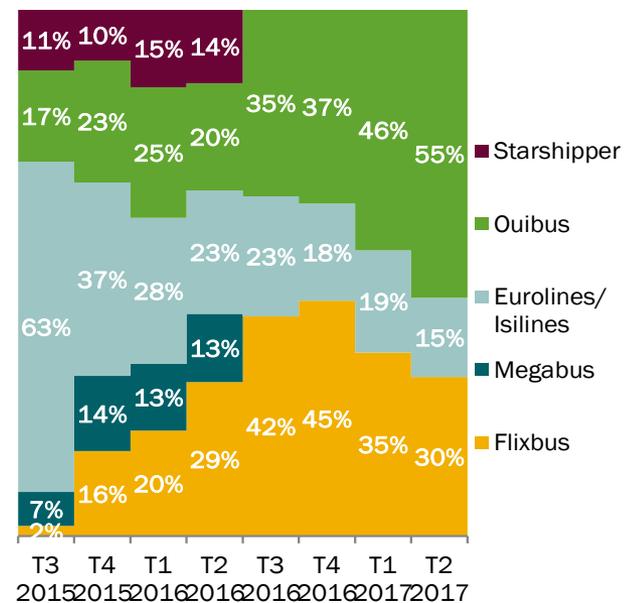
24 juillet 2016 : Starshipper conclut un contrat de franchise avec Ouibus

L'évolution des départs quotidiens rend compte de la vitesse de développement du marché dans la phase de lancement, puis reflète les ajustements/optimisations des opérateurs en réaction aux résultats commerciaux à compter du T2 2016. Eurolines/Isilines, leader de l'offre au moment de la libéralisation, s'est fait doubler par Flixbus au bout de 7 mois. Début 2017, Flixbus a opéré une rationalisation de son offre, laissant à Ouibus la place de leader des départs quotidiens.

Evolution du nombre total de départs quotidiens



Répartition des départs quotidiens par opérateur



Nb de départs quotidiens	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T/T-1
Flixbus	327	185	204	+10%
Ouibus	269	242	369	+52%
Eurolines/Isilines	131	103	101	-2%

Dont 110 départs pour les nouvelles lignes desservant l'aéroport de Lyon

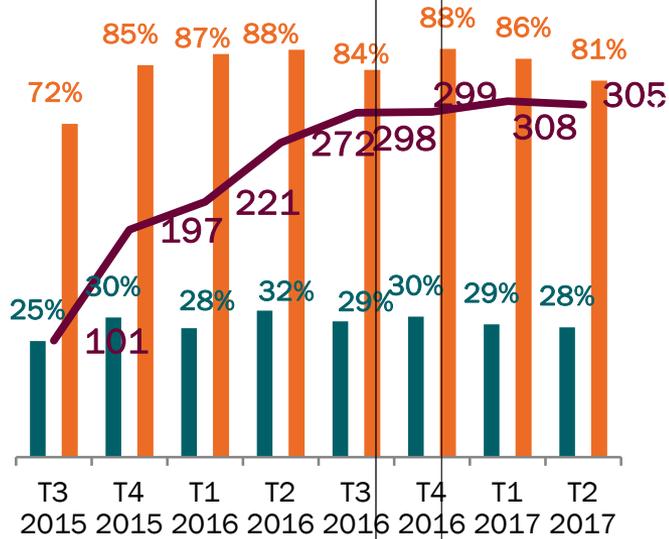
Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent 1/3 de la fréquentation totale, soit 550 000 passagers. La seule liaison < 100 km du Top 10 est une nouveauté, une « navette » Ouibus entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Grenoble.

Top 10 des liaisons les plus fréquentées au T2 2017

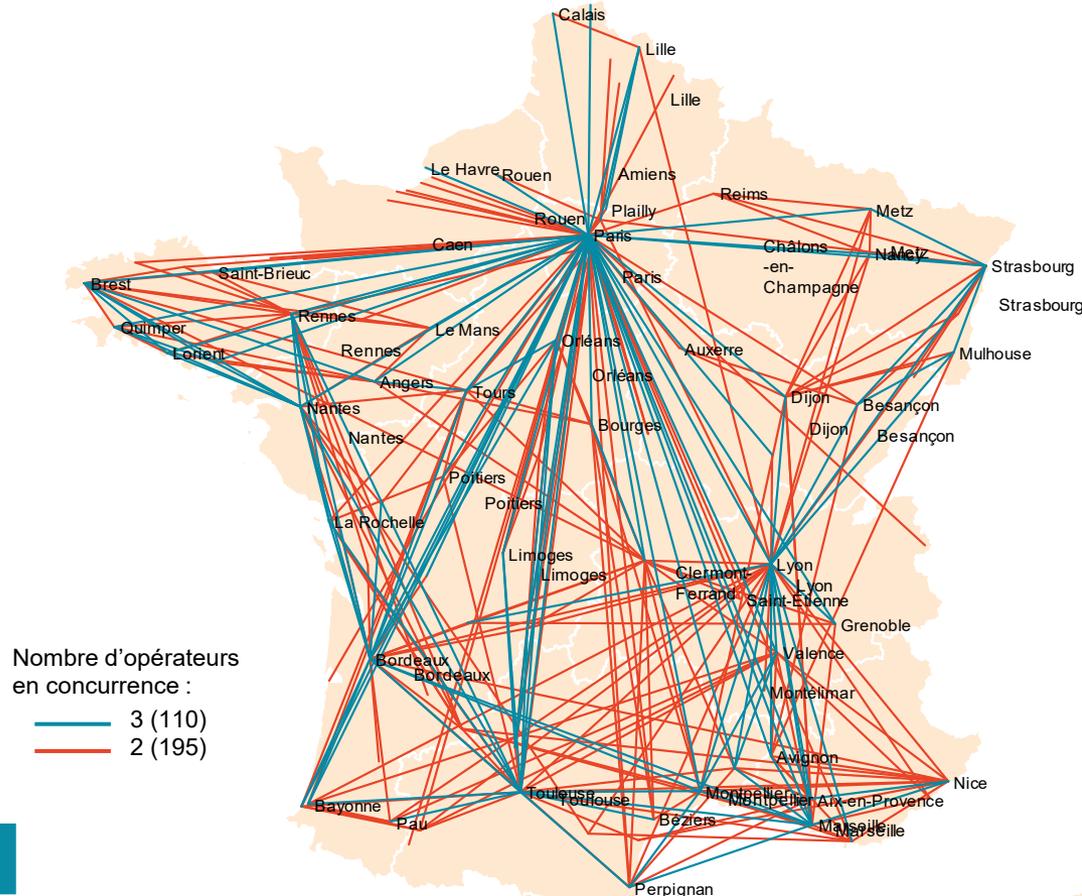
Liaisons * (évol. rang T/T-1)	Distance moyenne	Nombre opérateurs	Nombre de passagers	Evolution T/T-1	Nombre de trajets quotidiens *	Recette kilométrique moyenne (€ HT /100 km)	Evolution T/T-1
Lille_Paris** (-)	231 km	3	89 990	+2%	54	4,5	+6,9%
Aéroport de Lyon_Grenoble	93 km	1	[77- 89 000]	n/a	46	[15- 20]	n/a
Lyon_Paris (-1)	486 km	3	76 122	+11%	51	4,1	+7,4%
Paris_Rouen (-1)	146 km	3	73 217	+11%	33	5,3	-7,8%
Paris_Toulouse (+1)	693 km	3	44 023	+22%	16	3,9	+14,1%
Paris_Rennes (-1)	399 km	3	42 486	+15%	20	4,6	+7,2%
Grenoble_Lyon (-3)	110 km	3	41 583	+1%	26	5,6	-4,9%
Paris_Strasbourg (-1)	528 km	3	37 192	+6%	26	3,7	+7,5%
Paris_Tours (-1)	292 km	3	36 859	+17%	31	4,8	+8,0%
Bordeaux_Paris (+2)	629 km	3	34 705	+40%	35	4,1	+9,2%

Le taux de liaisons en concurrence reste stable (28% de l'offre), la part de passagers ayant fréquenté ces liaisons s'établit à 81%, en légère baisse (conjoncturelle?) par rapport aux niveaux observés précédemment. Les 110 liaisons sur lesquelles les 3 opérateurs sont présents concentrent 67 % de la demande et constituent ainsi le « cœur » du marché.

Nombre de liaisons en concurrence* et fréquentation sur ces liaisons



Carte des liaisons en concurrence au T2 2017

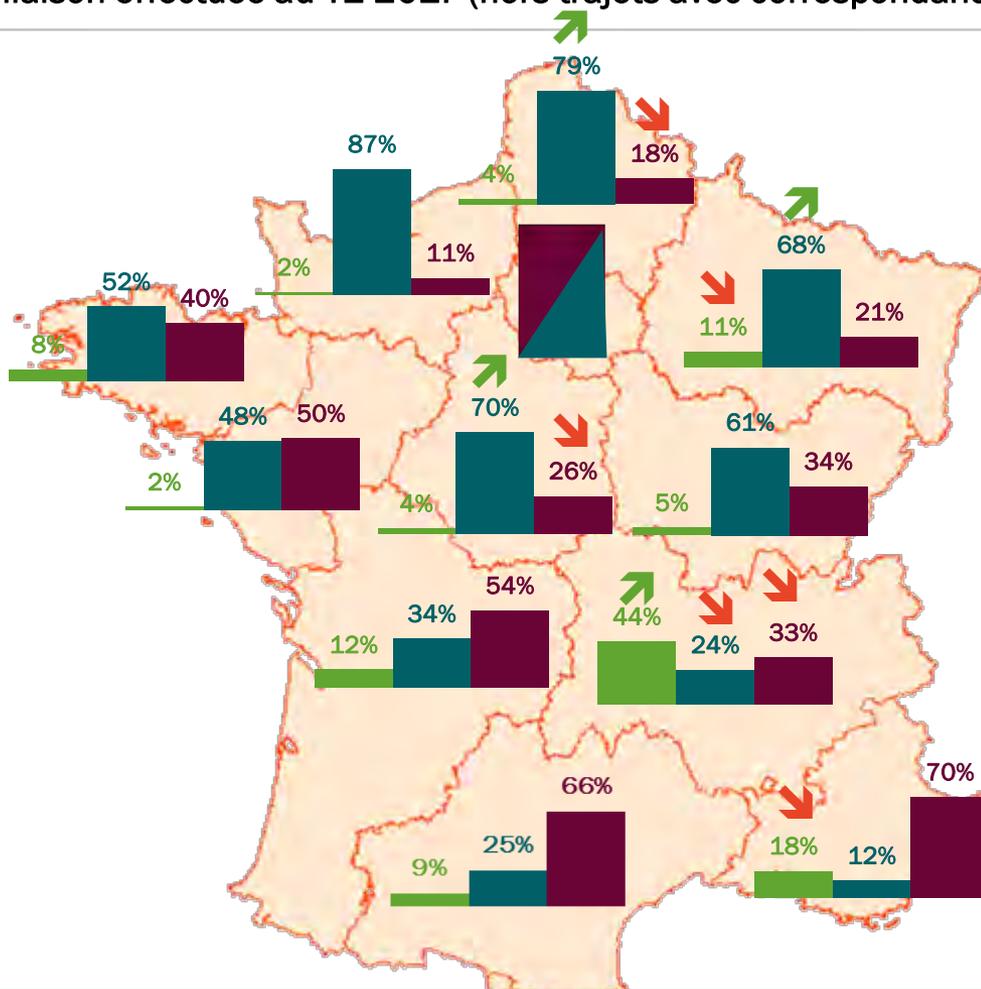


Liaisons en concurrence	Nombre de liaisons	Nombre de passagers
Radiales	71 (23%)	823 300 (61%)
Transversales	234 (77%)	522 600 (39%)

* Liaisons commercialisées par au moins 2 opérateurs

La croissance de la fréquentation s'observe partout (effet saisonnier), mais les liaisons transversales sont une nouvelle fois les plus dynamiques, notamment les liaisons infrarégionales. La répartition de la fréquentation entre trajets radiaux et transversaux est désormais proche de la parité.

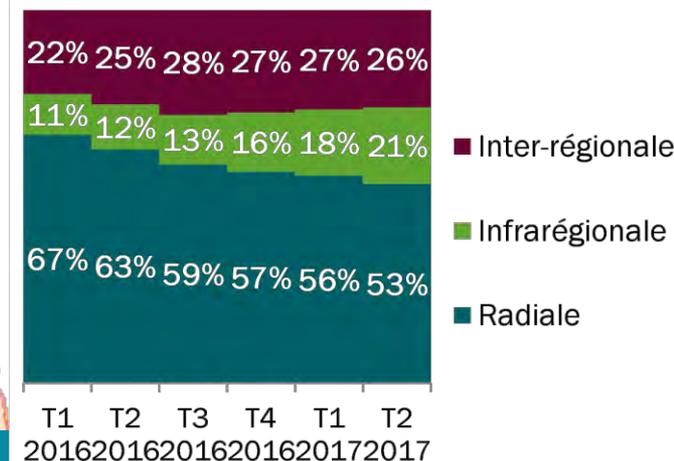
Cartographie régionale de la fréquentation selon la nature de la liaison effectuée au T2 2017 (hors trajets avec correspondance)



Evolution de fréquentation selon la nature de la liaison

En milliers de passagers	T1 2017	T2 2017	T/T-1
Liaisons radiales	753	881	+17%
Liaisons transversales	600	772	+29%
Dont Infrarégionales	240	343	+43%
Dont Inter-régionales	360	429	+19%
Total	1 353	1 652	+22%

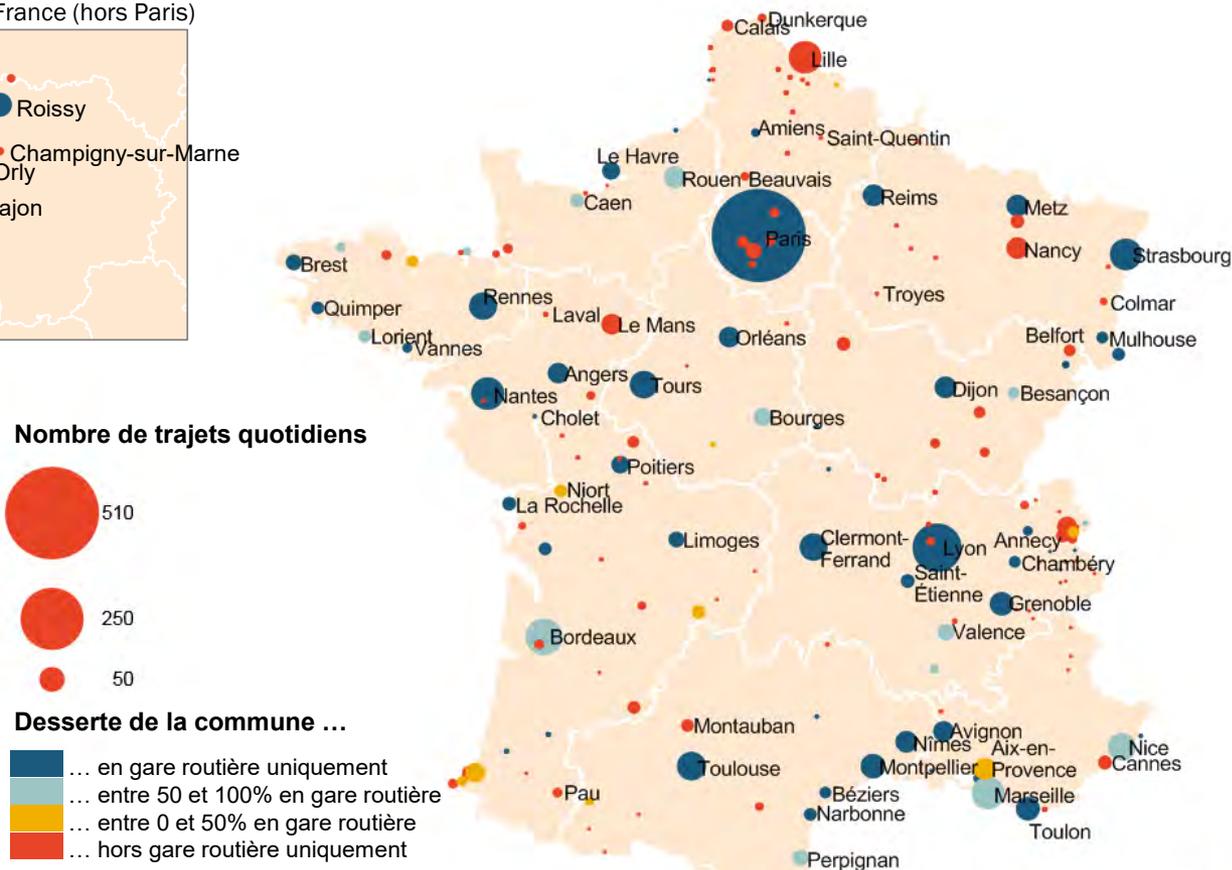
Structure de la fréquentation



Typologie des points d'arrêt : les principales villes disposent de points d'arrêt hors voirie (« gares routières »), à l'exception de Lille. Les opérateurs optent parfois pour la desserte d'un arrêt en périphérie au lieu d'utiliser la gare routière du centre ville, comme au Mans.

Communes desservies au 4^{ème} trimestre 2016 selon le nombre de trajets quotidiens et le type de desserte

Zoom sur l'Ile-de-France (hors Paris)

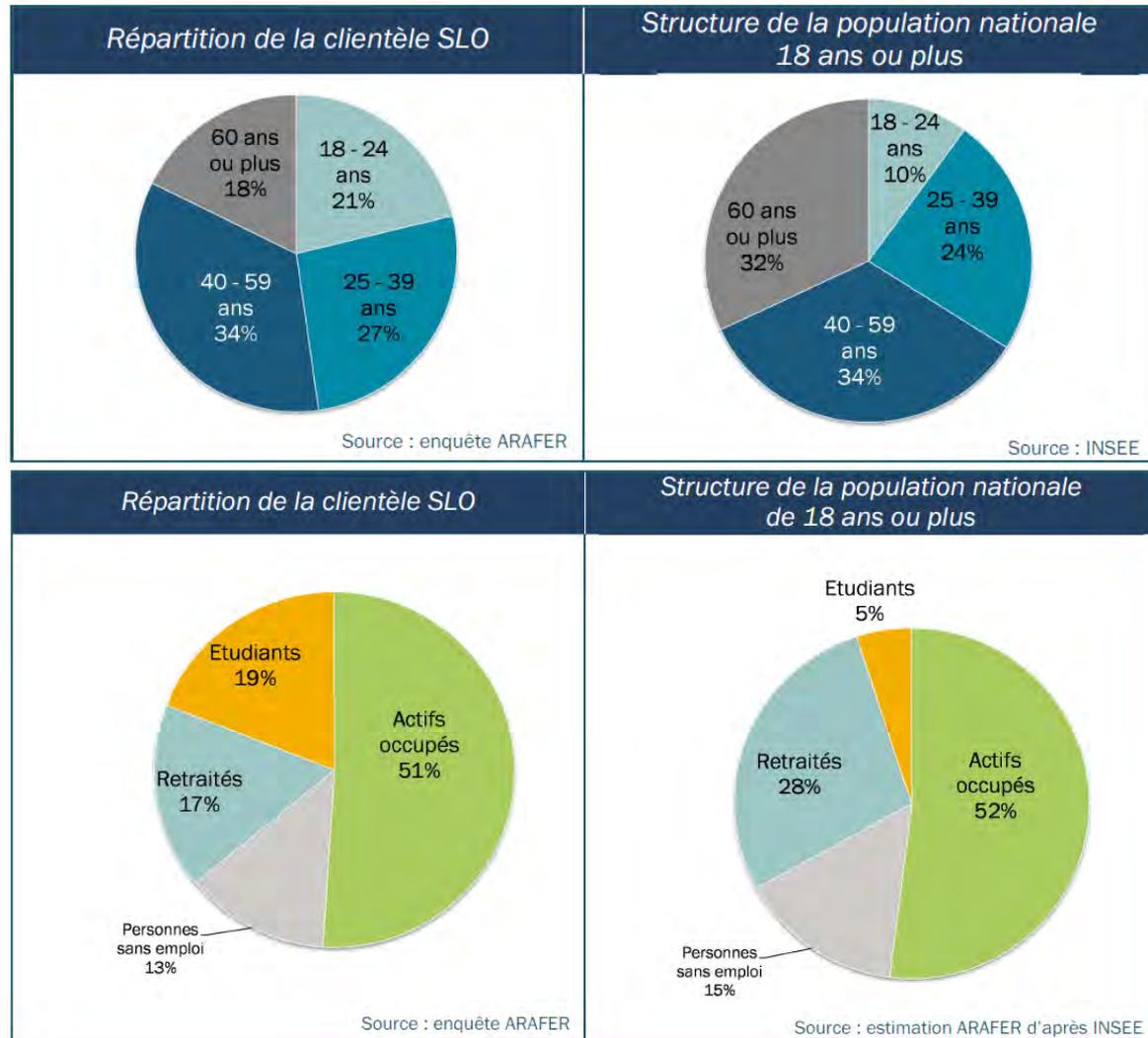


Une « gare routière » désigne ici tout type d'aménagement hors voirie.

Quel est le profil de la clientèle SLO ? (1/2)

(source : Enquête ARAFER réalisée fin 2016 auprès des voyageurs en autocar SLO)

- **Une clientèle relativement jeune :**
48% des voyageurs sont âgés de moins de 40 ans, surreprésentation des étudiants et sous-pondération des retraités
- **Une clientèle aux revenus modestes :**
62 % des voyageurs possèdent un revenu inférieur au revenu médian, forte sous-représentation des ménages à revenus aisés



Quel est le profil de la clientèle SLO ? (2/2)

(source : Enquête ARAFER réalisée fin 2016 auprès des voyageurs en autocar SLO)

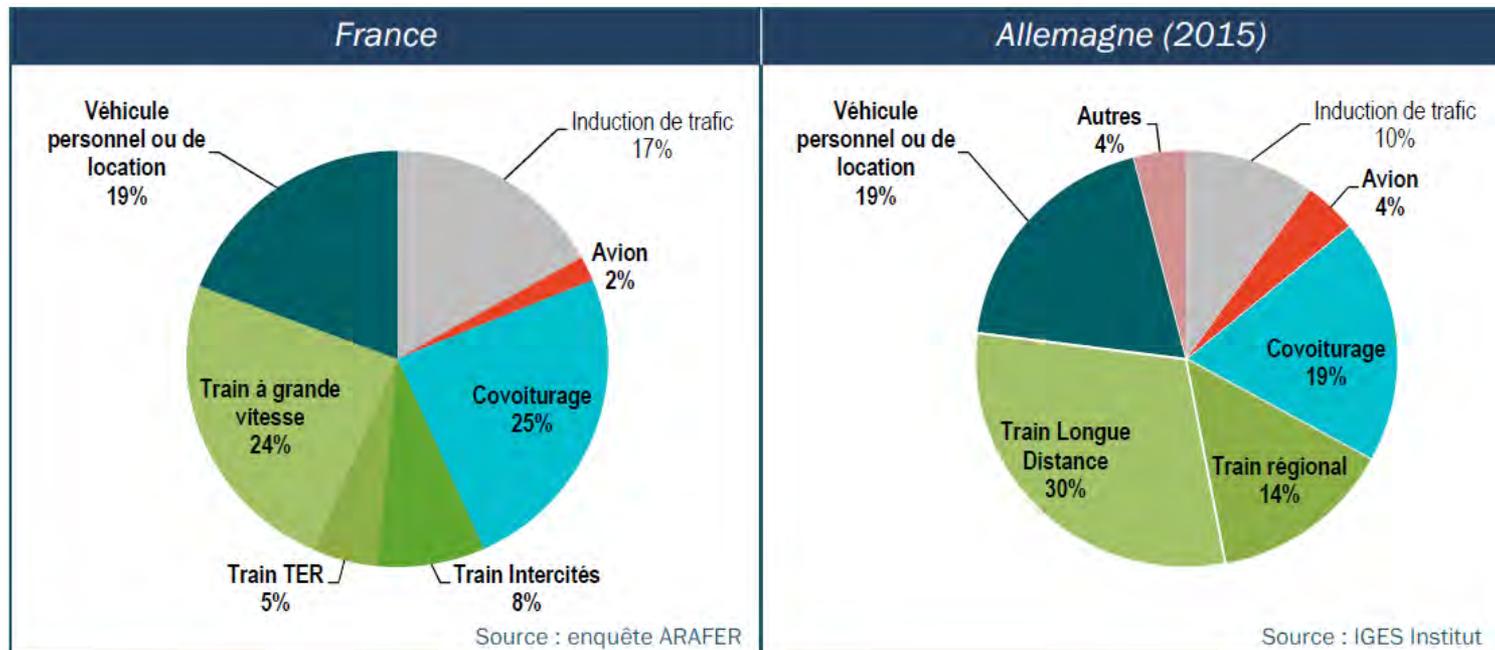
- L'offre SLO a permis d'augmenter la mobilité des voyageurs (induction de trafic) et a fourni une alternative au mode automobile :

17 % des voyageurs n'auraient pas effectué leur déplacement si l'offre d'autocar n'existait pas

44 % des voyageurs auraient emprunté la voiture (soit personnelle soit en covoiturage)

37 % auraient pris le train, notamment le TGV

Quel autre mode de transport auriez-vous utilisé en l'absence d'autocar pour effectuer votre voyage ?



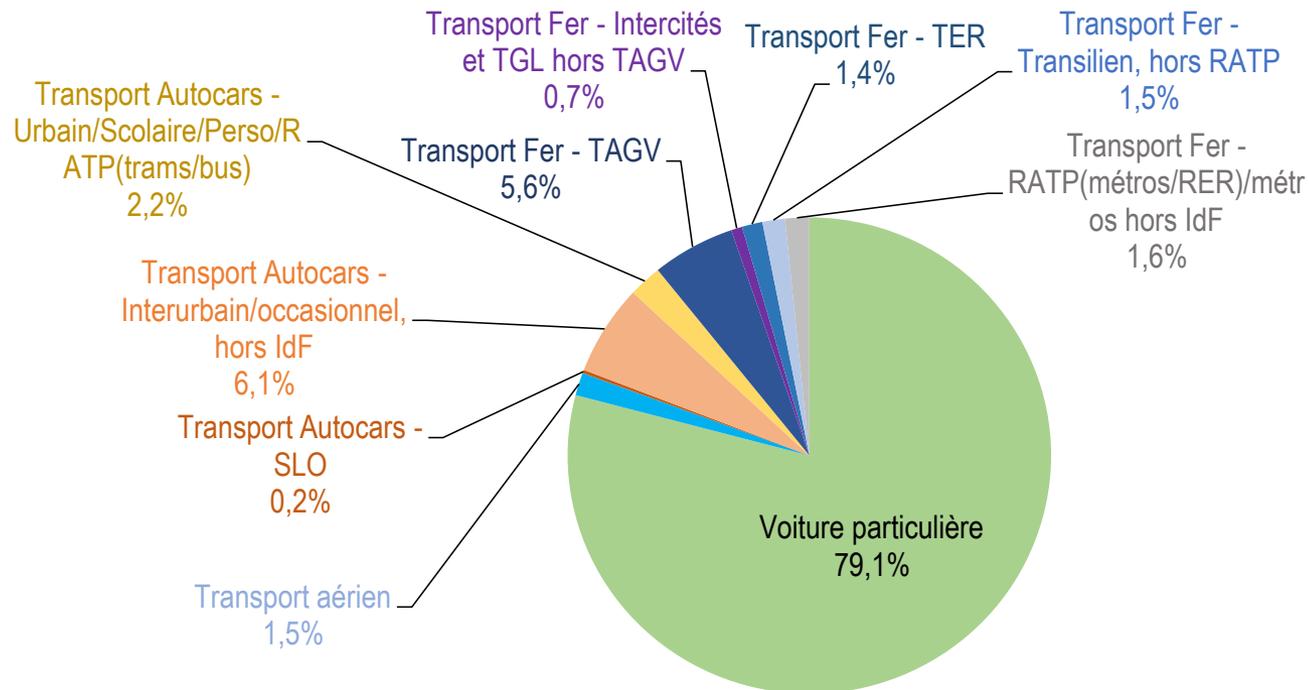
- Les principaux critères d'arbitrage évoqués :

Car/train : le train perçu comme + cher, loin devant tout autre critère

Car/Covoiturage : le car perçu comme moins cher et plus pratique (également plus confortable et sûr)

Le transport par autocar librement organisé (SLO) a représenté 2,1 milliards de passagers-kilomètres, soit 0,2 % du transport intérieur de voyageurs en 2016. Avec 88 milliards de p-km, la part modale du transport ferroviaire (hors RATP) est de 9,2%, en recul depuis 2011 (10 %).

Répartition modale du transport intérieur de voyageurs en France – année 2016 (en passagers-kilomètres)



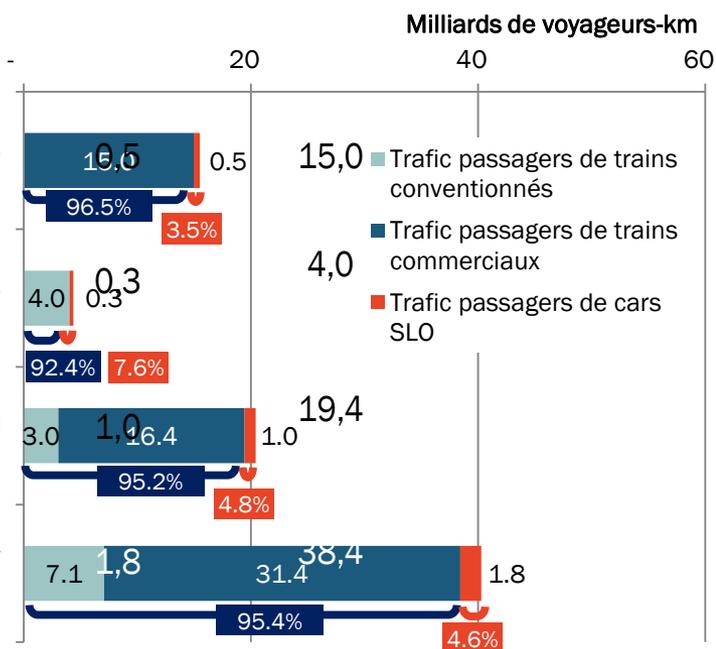
Trafic total : 956 milliards de passagers-kilomètres

Source : Comptes des transports (SOeS)

Comparatif Cars SLO/Trains : en 2016, 531 liaisons ont été opérées à la fois par un SLO et (au moins) un service ferroviaire. Cela correspond à 43 % de l'offre de liaisons proposée par les SLO et à environ 2 % de l'offre totale de liaisons ferroviaires (tous services confondus). Bien que concentrant 85% de la fréquentation des SLO, la « part modale » de l'autocar sur ce périmètre de liaisons est de 4,6%.

Répartition des 531 liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire en 2016

Liaisons opérées par un SLO et par...	Nombre de liaisons	Distance kilométrique moyenne ¹	Nombre moyen de trajets quotidiens	
			SLO	Train
...un train commercial seul (TGV)	164	455	7	13
...un train conventionné seul (TER et/ou IC)	196	220	7	14
...un train conventionné et un train commercial (TGV et/ou Thello)	171	276	7	18
... un train (total dédoublonné)	531	311	7	15

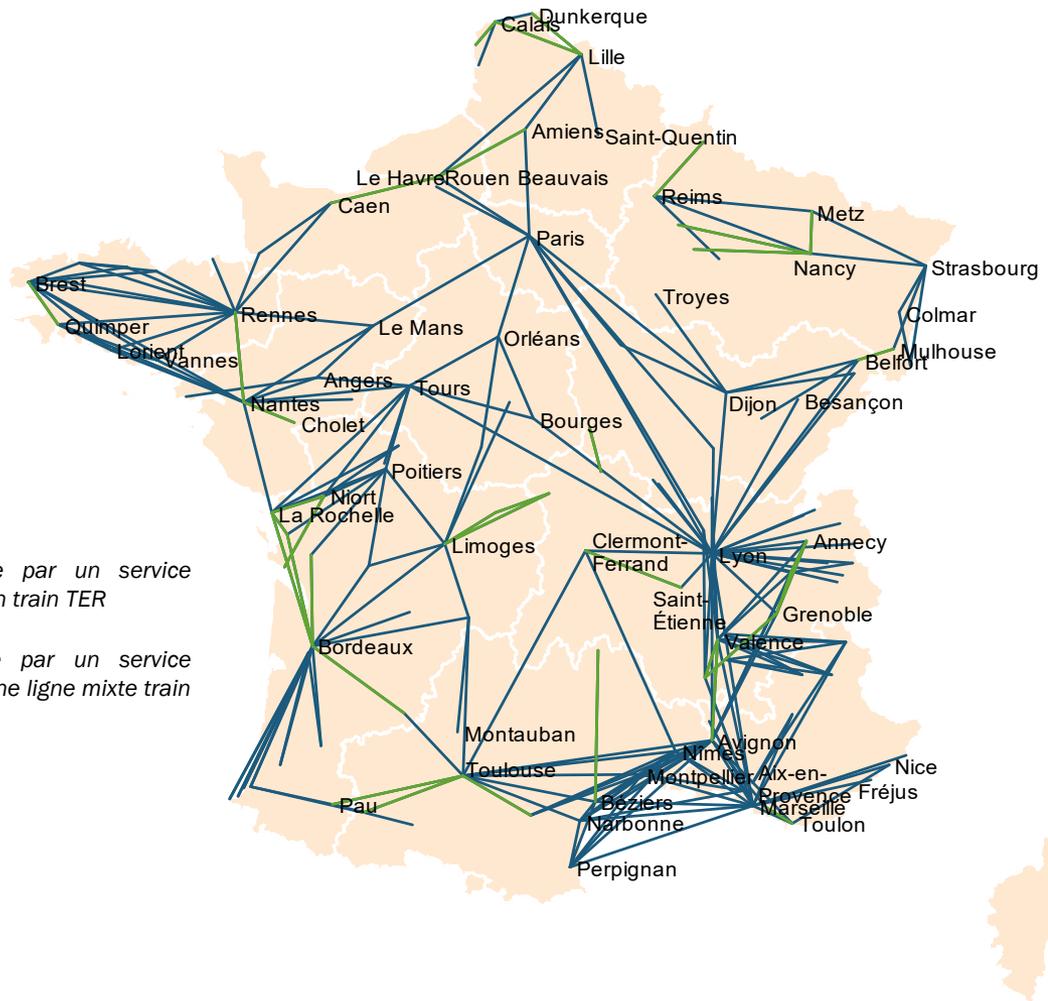


¹ Distance routière.

² Chiffres provisoires s'agissant du trafic ferroviaire.

Complémentarité des offres SLO/TER : 245 liaisons

Carte des liaisons opérées à la fois par un train TER et par un service librement organisé en 2016

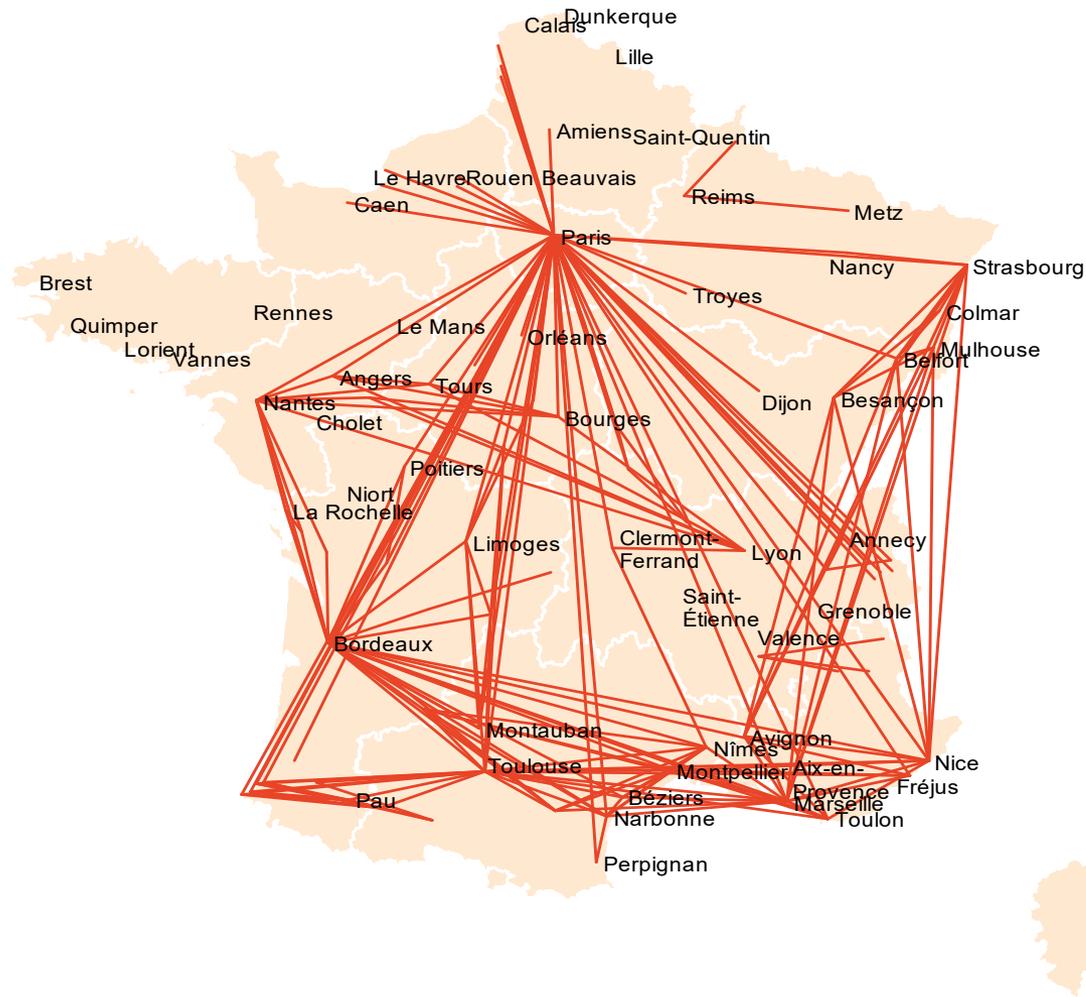


Légende :

- en bleu : liaison opérée par un service librement organisé et par un train TER
- en vert : liaison opérée par un service librement organisé et par une ligne mixte train TER/car TER

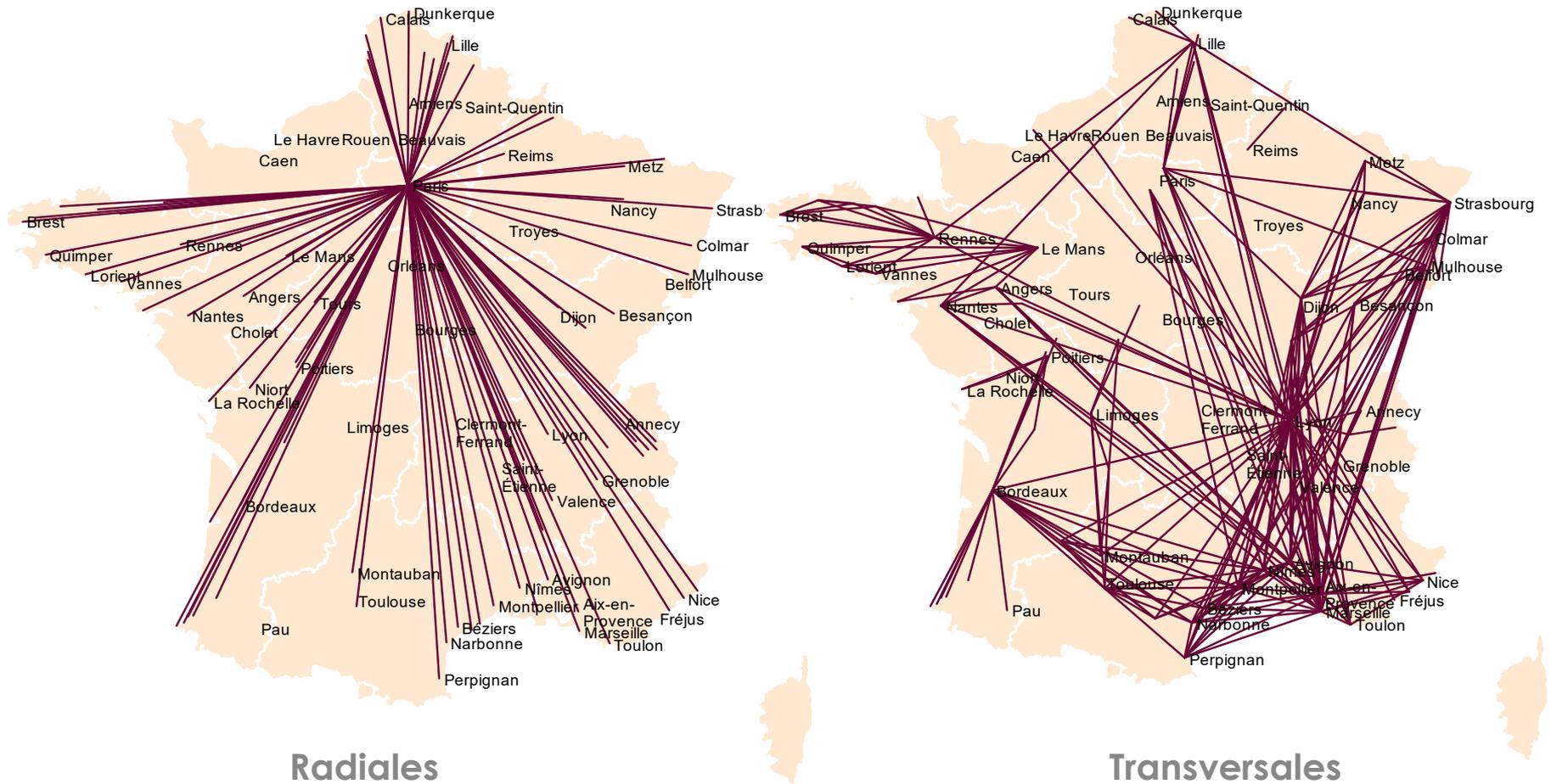
Complémentarité SLO/Intercités : 195 liaisons

Carte des liaisons opérées à la fois par un train Intercités et par un service librement organisé en 2016



Complémentarité SLO/TGV : 334 liaisons

Carte des liaisons radiales et transversales opérées à la fois par un TGV et par un service librement organisé en 2016



Les perspectives du marché SLO en France (1/2)

La France dans le sillage de l'Allemagne ?

Des points de similarité...

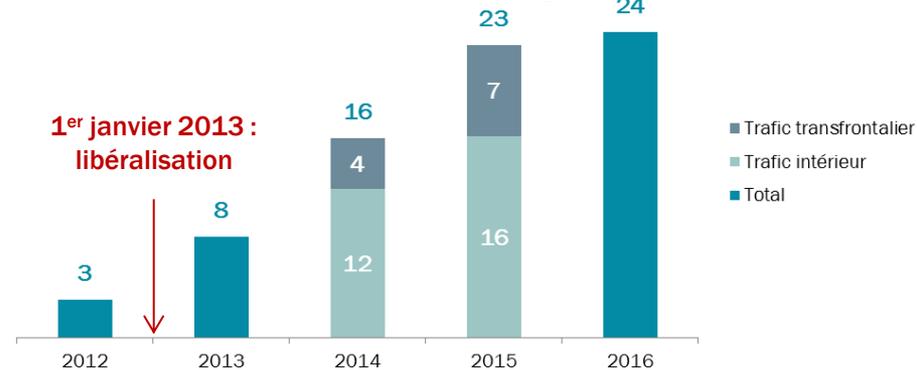
Développement de l'offre :

- Allemagne : stabilisation de l'offre commercialisée / maturité du réseau après 2 ans ½ de libéralisation
- France : la consolidation de l'offre a commencé début 2017, soit après 18 mois de libéralisation. Si le maillage du réseau de lignes longue-distance semble avoir atteint une forme de stabilité, celui-ci évolue néanmoins en réaction à la saisonnalité. En outre, de nouvelles offres continuent d'émerger, comme les « navettes » aéroports.

Développement de la demande :

- Une montée en puissance relativement similaire
 - Sur 1 an : plus de 5 millions de passagers en France (du même ordre que l'Allemagne)
 - Sur 2 ans : plus de 10 millions de passagers en France (12 millions en Allemagne)
- Le marché allemand a connu une forte croissance pendant 3 ans, et semble entrer dans une phase de maturité au bout de 4 ans.
- Quel sera le « niveau de croisière » en France ?

Evolution du marché interurbain par autocar en Allemagne (en millions de passagers)



Source : Destatis

NB : les statistiques allemandes intègrent la fréquentation internationale, ce qui n'est pas le cas en France

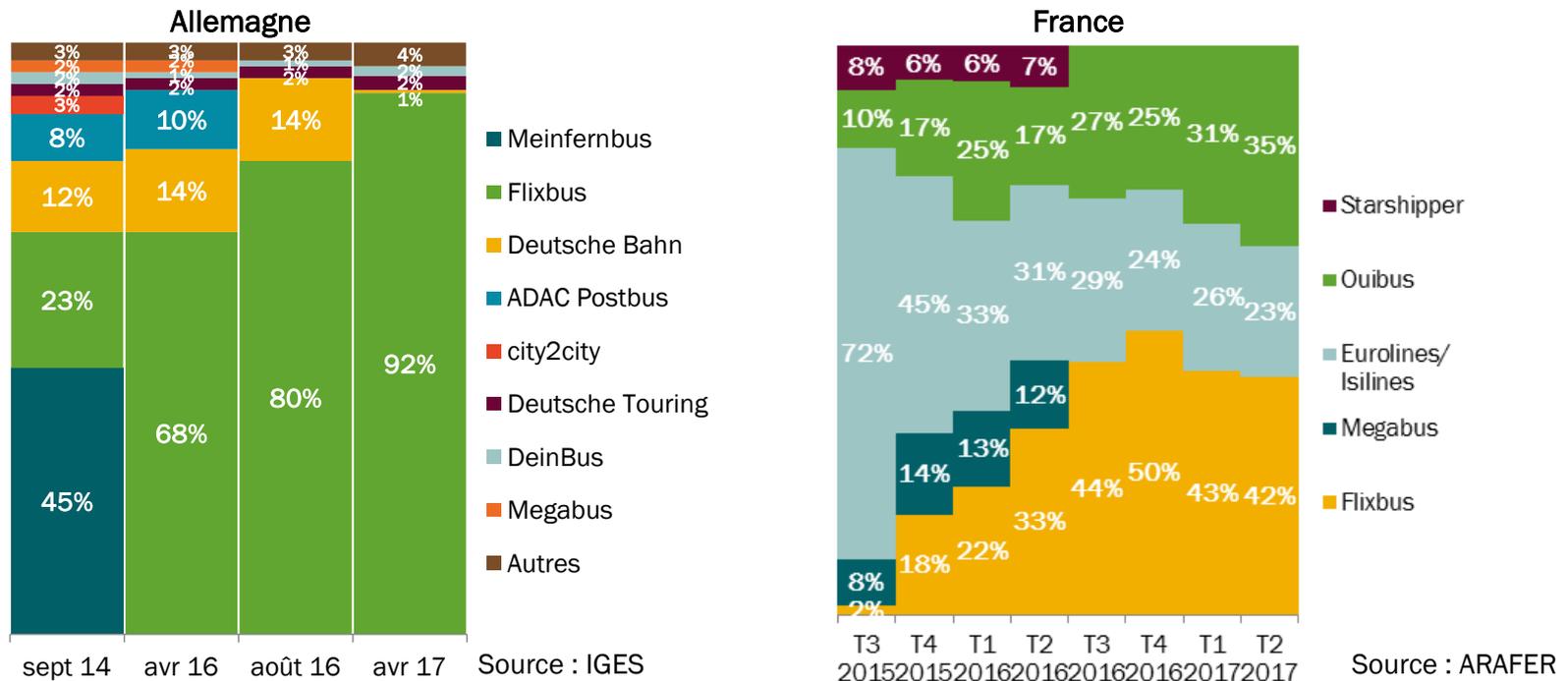
Les perspectives du marché SLO en France (2/2)

Quel facteurs-clés d'évolution du marché ?

Le paysage concurrentiel intramodal et intermodal: concentration des acteurs SLO, en recherche de rentabilité, et réaction des autres modes (train, covoiturage)

- Vers un quasi-monopole de Flixbus en Allemagne (suite aux fusions et au retrait de Deutsche Bahn)
- En France, 3 opérateurs majeurs se disputent désormais le marché, contre 5 au départ, mais SNCF Mobilités et BlaBlaCar ont également réagi au développement du transport par autocar, pour reconquérir la clientèle (notamment les jeunes), ce qui va modifier le potentiel de croissance du marché SLO

Répartition de l'offre des opérateurs SLO (en kilomètres parcourus)

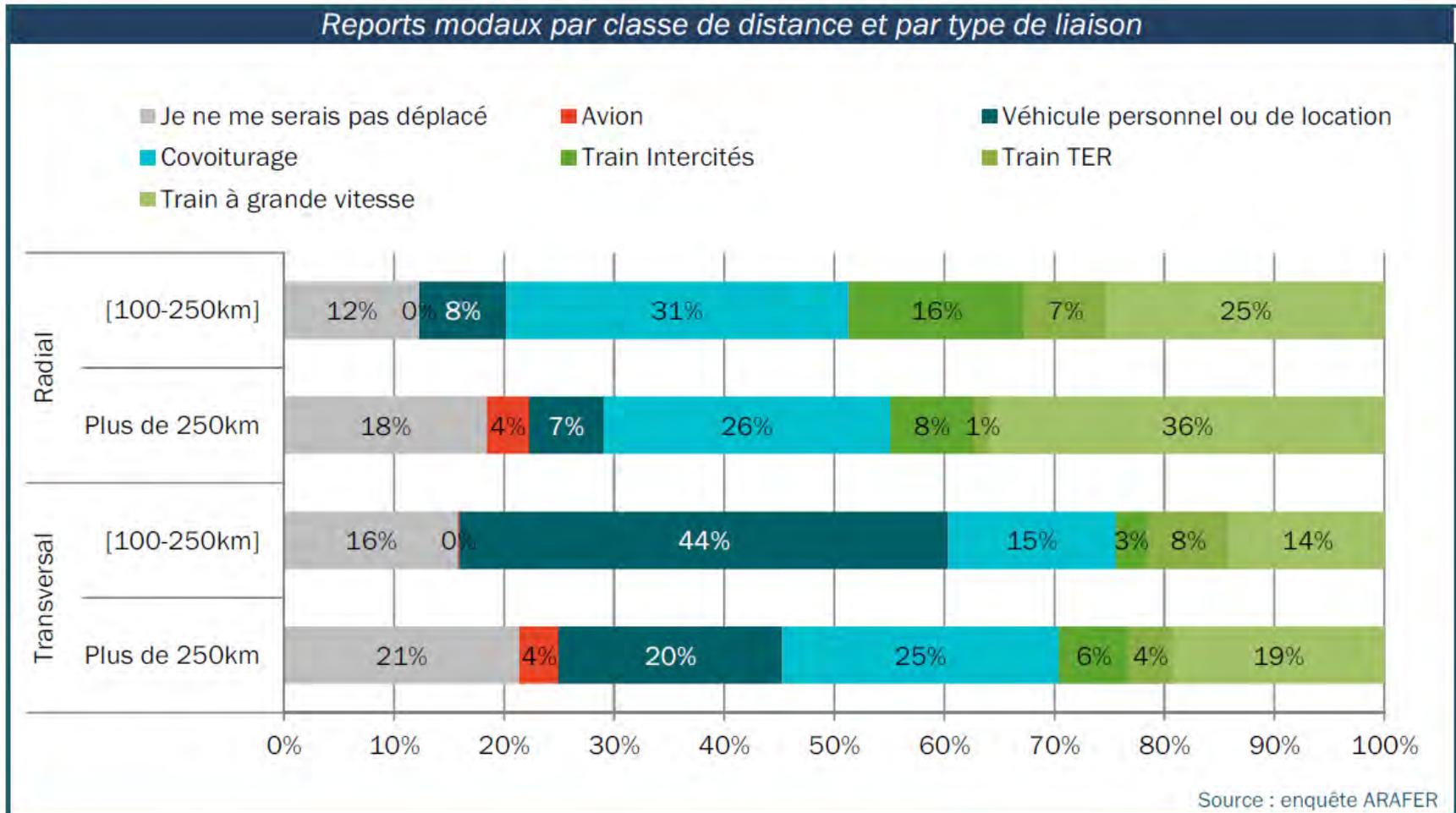




Merci de votre attention

Approfondissement sur les comportements de mobilité des voyageurs SLO (source : Enquête ARAFER réalisée fin 2016 auprès des voyageurs en autocar SLO)

- Report depuis le TGV et le covoiturage plus important sur des trajets radiaux
- Report du véhicule personnel surtout sur les trajets transversaux de moins de 250 km

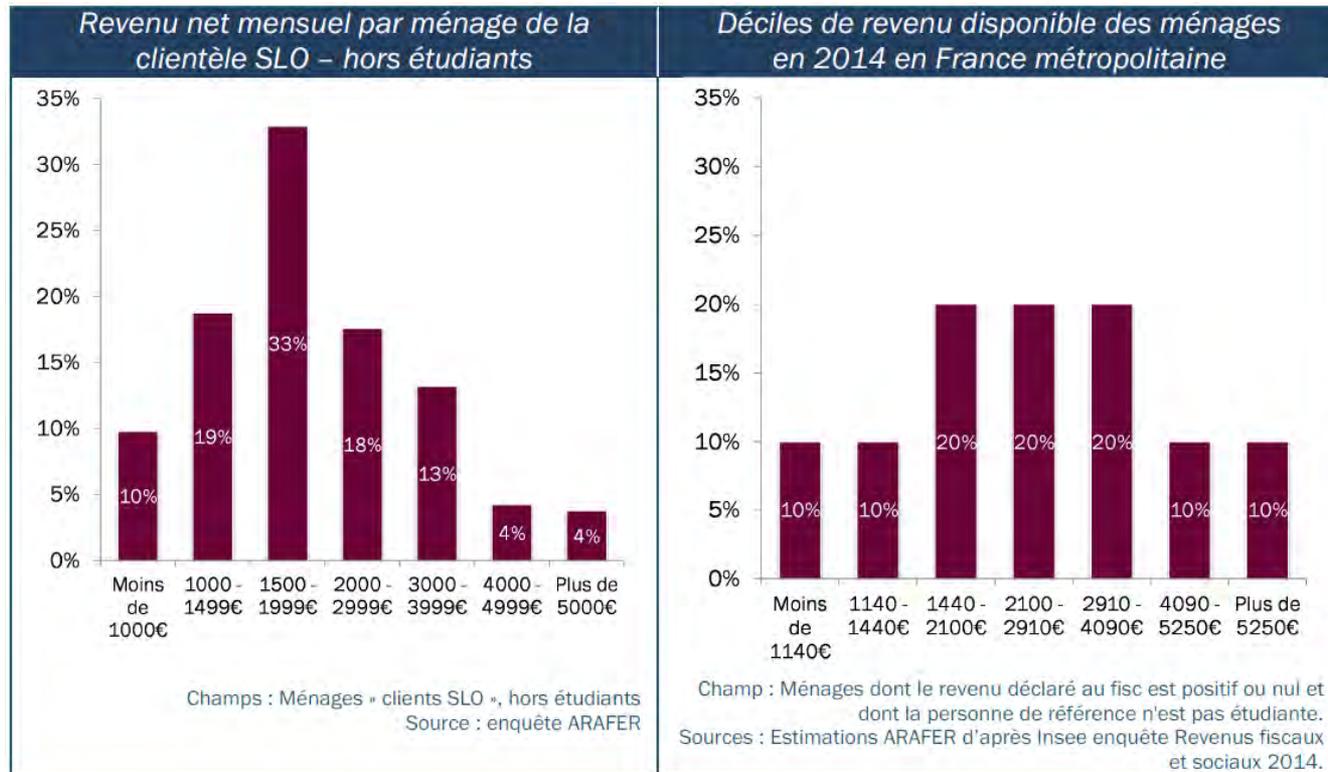


Quel est le profil de la clientèle SLO ?

(source : Enquête ARAFER réalisée fin 2016 auprès des voyageurs en autocar SLO)

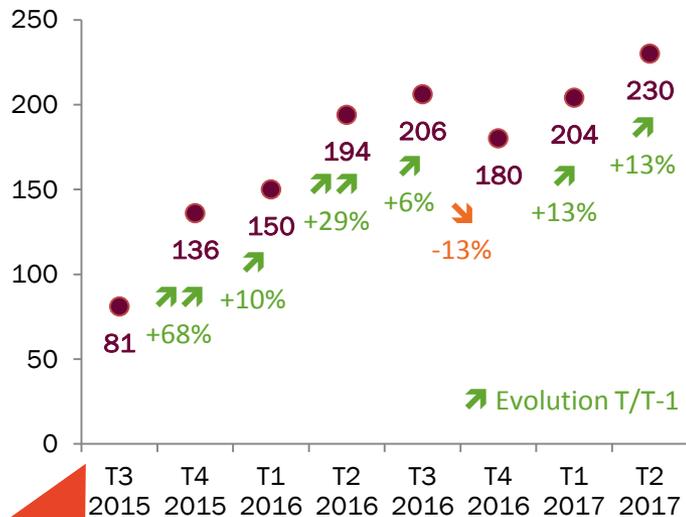
- Une clientèle aux revenus modestes :

62 % des voyageurs possèdent un revenu inférieur au revenu médian, forte sous-représentation des ménages à revenus aisés

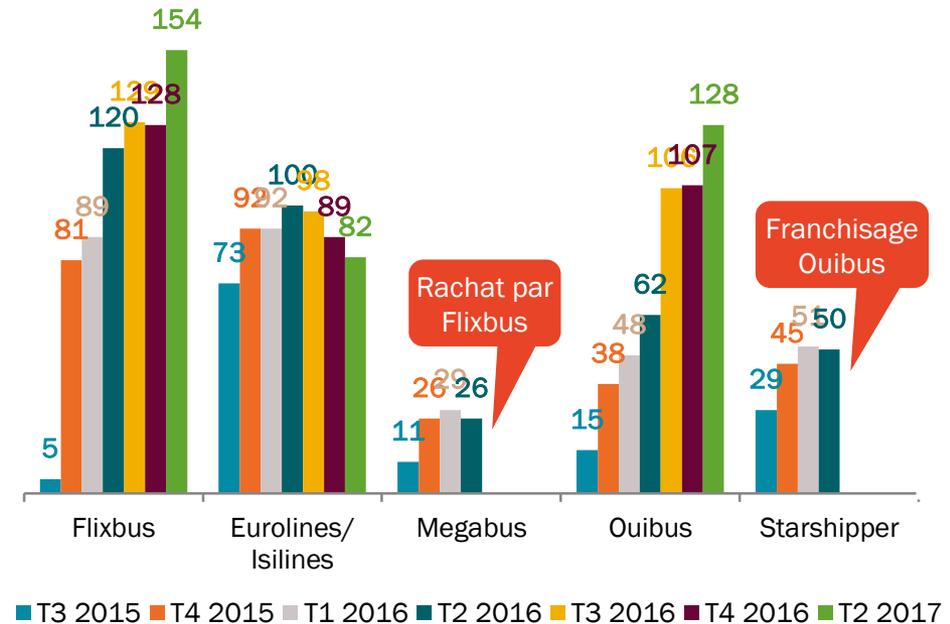


L'offre proposée aux voyageurs s'est rapidement étoffée. Des stratégies commerciales différenciées ont permis de construire un réseau reliant les principales villes et points d'attractivité du territoire : 136 villes desservies fin 2015, 230 fin juin 2017. Le maillage évolue constamment en fonction de la saisonnalité de la demande

Nombre de villes françaises desservies

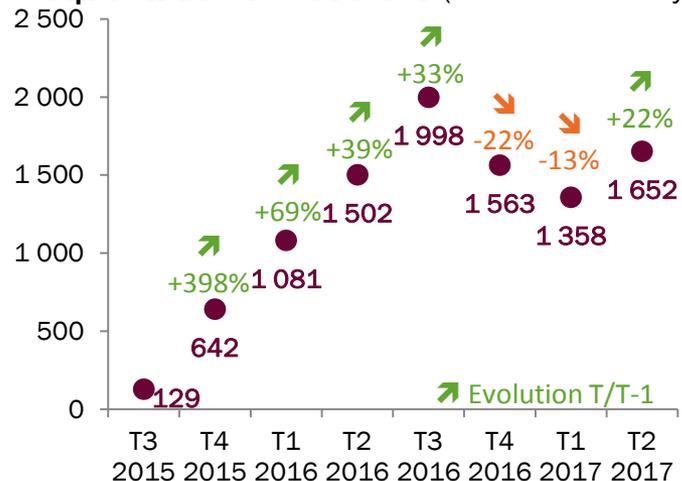


Avant libéralisation :
62 villes desservies

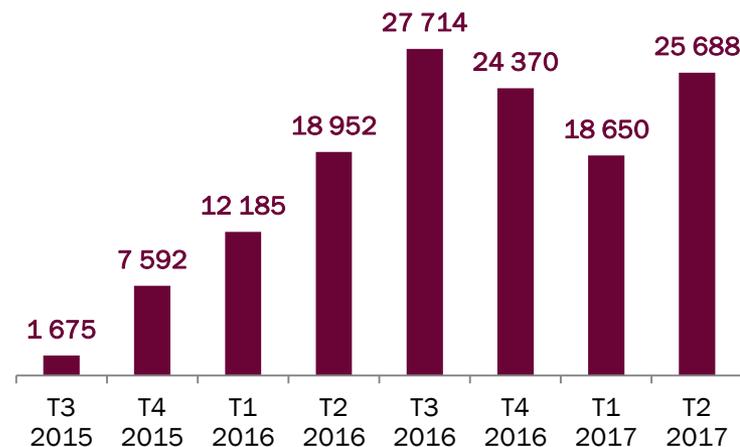


Fréquentation et recettes - résultats au 30 juin 2017

Fréquentation trimestrielle (en milliers de voyages)



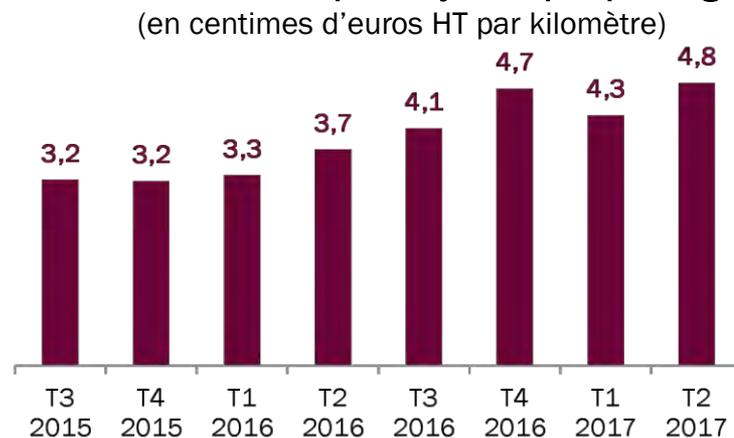
Chiffre d'affaires trimestriel (en milliers d'euros hors taxes)



Taux d'occupation moyen par autocar



Recette kilométrique moyenne par passager



Analyse du développement du marché SLO

* A compter du T1 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation a changé. Les données collectées permettent désormais d'intégrer les passagers effectuant des liaisons France-International (fiabilisation du taux d'occupation des lignes de cabotage).