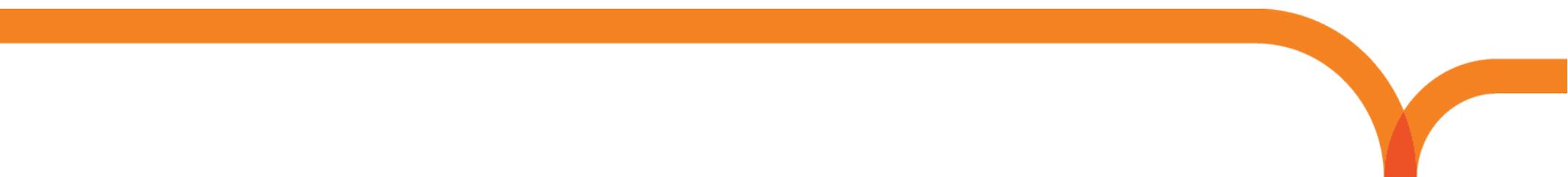


Analyse de l'offre de transport régionale et inter-régionale : services conventionnés, services librement organisés et covoiturage

Bilan 2016

Région Auvergne-Rhône-Alpes

Avril 2017



Récapitulatif de l'affaire

Client

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Destinataires

Pierre Ullern
Gilles Chevasson
Jérémi Dumas

Objet de l'étude

L'objet de la mission est d'observer de façon détaillée l'offre de transport collectif et de covoiturage mise en place sur une sélection de couples origine-destination concernant la Région Auvergne-Rhône-Alpes : trains Intercités, conventionnés par l'État, trains et cars régionaux, conventionnés par la Région, services routiers librement organisés et covoiturage

Références de l'affaire

Affaires C16LM0029

Proposition technique valorisée du 03/06/2016

Accord client le 03/06/2016

Versions du document

11/04/2017 V1

Responsable de commande

Gaëlle Chapron (DMOB/TOT)
Tél +33 (0)4 72 14 32 62
Courriel gaelle.chapron@cerema.fr

Chargé d'affaire

David Dubois (DMOB/TOT)
Tél +33 (0)4 72 14 31 66
Courriel david.dubois@cerema.fr

Constitution de l'équipe

David Dubois (DMOB/TOT)
Mathias Gent (DMOB/TOT)
Anne-Lise Goumon (DMOB/TOT)

Objectifs et méthodologie de l'étude

Analyse de l'offre de transport : services conventionnés, services librement organisés et covoiturage

Bilan 2016 - Région Auvergne-Rhône-Alpes - Avril 2017

Un objectif principal : observer le fonctionnement des services librement organisés en région Auvergne-Rhône-Alpes

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») a libéralisé le transport urbain par autocar.

Les services d'autocars librement organisés (nommés « SLO » dans la suite du document), mis en place par des opérateurs de transports privés en application de cette loi, ont connu un développement rapide. Sur certaines liaisons, ils sont venus proposer une alternative aux services de transports publics conventionnés, mis en place par l'État (trains d'équilibre du territoire exploités sous l'appellation « Intercités ») ou les régions (trains et autocars régionaux, notamment TER).

Parallèlement, l'offre des plate-formes commerciales de covoiturage s'étoffe et l'usage du covoiturage longue distance semble s'accroître, faisant potentiellement émerger une forme de concurrence entre 3 modes de transport : les services de transport public conventionnés, les services d'autocars librement organisés et le covoiturage.

Il devient ainsi intéressant d'observer finement ces trois types d'offres.



Une démarche de travail impliquant la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et le Cerema

Cette étude a été commandée au Cerema Centre-Est par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Elle a été réalisée durant l'année 2016.

Elle poursuit le travail d'observation et d'analyse des services librement organisés, lancé par la DREAL en 2015 : recensement des autocars librement organisés en gare routière de Clermont-Ferrand et observation du remplissage des autocars à différents jours de l'année.

► Observations réalisées par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Elle complète également ce travail en intégrant une observation des offres (nombre d'allers-retours par jour, amplitude du service...) et des tarifs proposés par les services conventionnés, les services librement organisés et les plate-formes commerciales de covoiturage sur une sélection d'origines-destinations.

► Recueil et analyse de données réalisés par le Cerema



Service Communication & Culture – CHU de Clermont-Ferrand

L'étude intègre également une veille nationale et régionale sur l'évolution du marché des services librement organisés au cours de l'année 2016, notamment sur la base des analyses produites par l'ARAFER.

► Veille réalisée par le Cerema

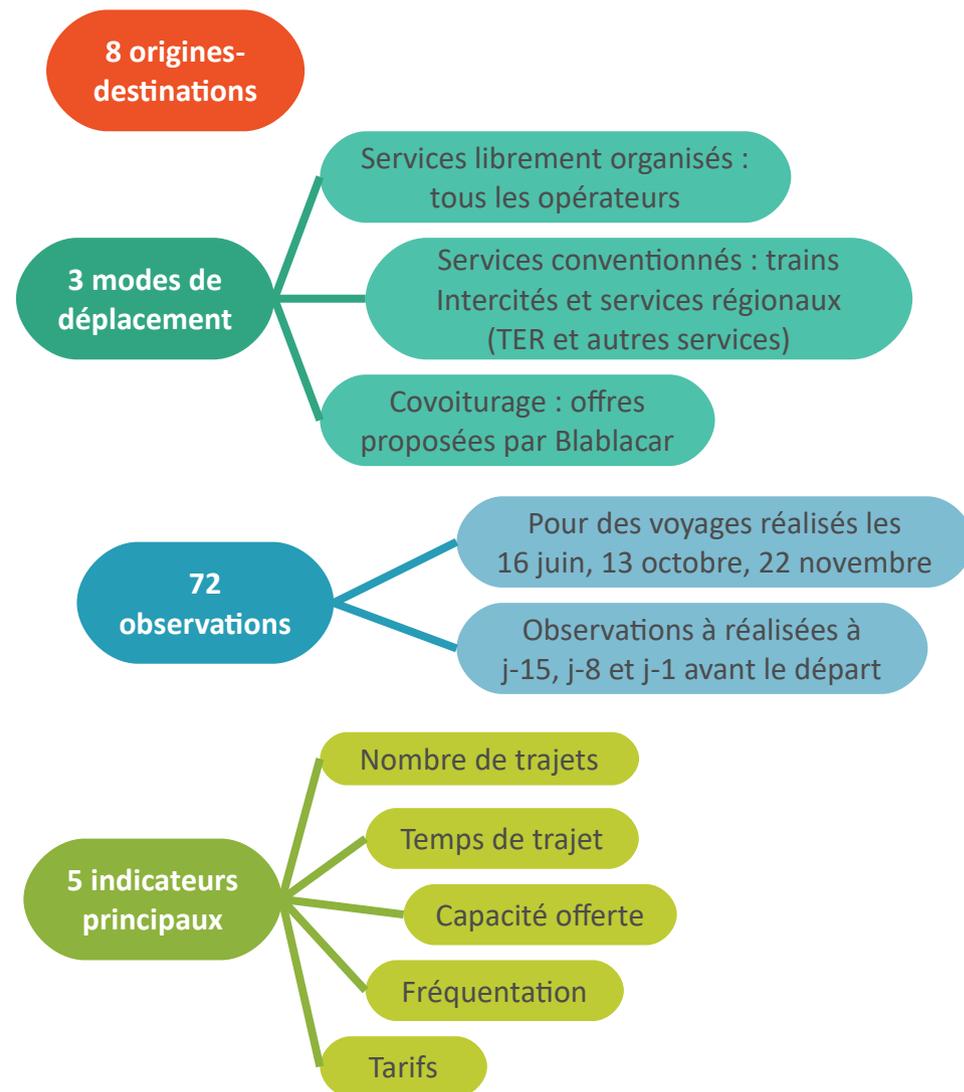
Méthodologie de l'étude

L'étude est basée sur :

- Une veille sur l'évolution du marché des services routiers librement organisés.
- Des observations détaillées des offres et des tarifs proposés sur Internet, sur 8 origines-destinations sélectionnées dans la région, pour les trois modes de transport étudiés. Ces observations ont été réalisées pour 3 jours de l'année 2016 (en juin, octobre et novembre).
- Des observations des autocars à l'arrivée et au départ de la gare routière de Clermont-Ferrand, aux mêmes jours que ceux sélectionnés pour l'analyse des offres et des tarifs.

Sur ces 8 origines-destinations observées, seules 3 représentatives seront ici analysées en détail (1 liaison longue distance, 1 moyenne distance et 1 courte distance).

Les enseignements généraux seront déduits de l'analyse de l'ensemble des 8 couples, et enrichis par les observations réalisées en gare de Clermont-Ferrand, ainsi que par les données et analyses produites par l'ARAFER.



Les origines-destinations étudiées

Les observations ont été réalisées sur les 8 origines-destinations suivantes :

- Clermont-Ferrand – Paris (424 km)
- Clermont-Ferrand – Lyon (167 km)
- Clermont-Ferrand – Bordeaux (377 km)
- Lyon – Avignon (229 km)
- Lyon – Genève (149 km)
- Lyon – Valence (103 km)
- Lyon – Grenoble (111 km)
- Lyon – Chambéry (108km)



Actualités 2016

Analyse de l'offre de transport : services conventionnés, services librement organisés et covoiturage

Bilan 2016 - Région Auvergne-Rhône-Alpes - Avril 2017

Activité des services librement organisés – Tendances nationales

Un réseau de 180 villes desservies par les services librement organisés

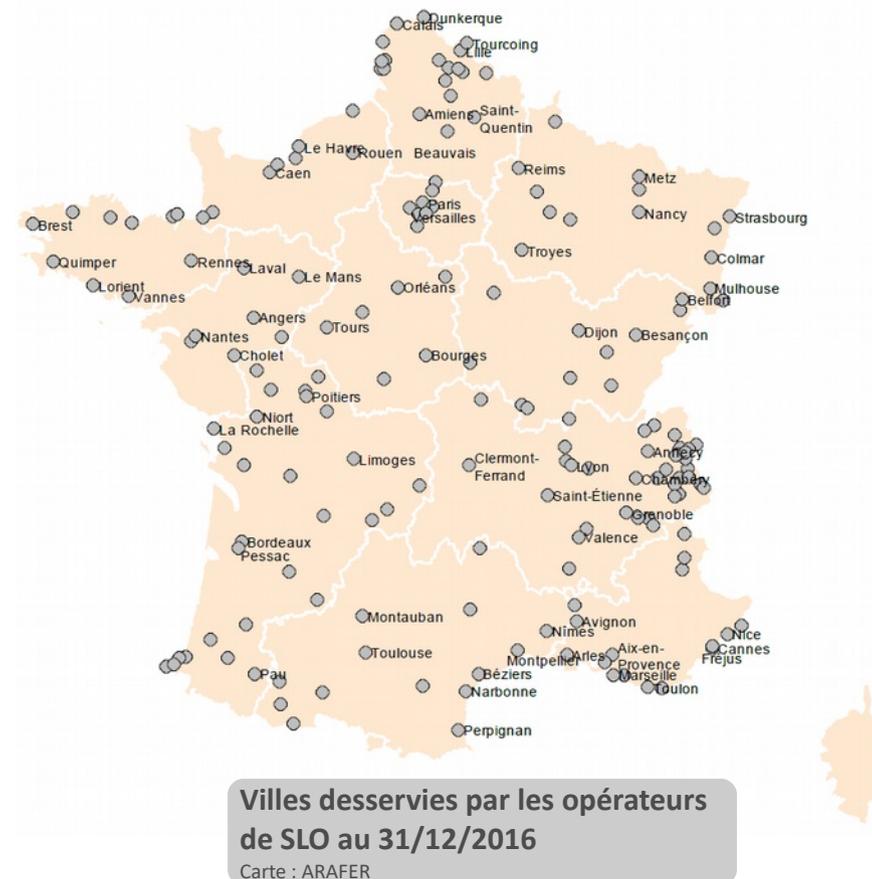
- Les opérateurs de SLO assurent la desserte de 180 villes françaises fin 2016, via 257 points d'arrêt répartis dans 75 départements
- Un réseau en évolution : ouvertures de nouvelles lignes, mais aussi fermetures de certaines dessertes (notamment pour la desserte de villes « moyennes » comme Guéret, Montluçon, Roanne... faute d'une fréquentation suffisante)
- Des lignes saisonnières pour la desserte des stations littorales l'été, et des stations de montagne l'hiver

985 liaisons directes entre villes françaises

- Les 3 liaisons les plus utilisées : Lille-Paris, Lyon-Paris et Paris-Rouen

6,9 millions de voyageurs d'août 2015 à décembre 2016

- Environ 22 000 voyages par jour au 3e trimestre 2016 (pointe de fréquentation estivale) et 17 000 voyages par jour au 4e trimestre 2016



Activité des services librement organisés – Tendances nationales

Un marché des SLO en évolution

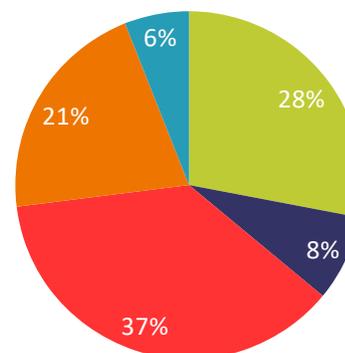
- Une décroissance de l'offre au 4e trimestre 2016 (a priori due en partie à un effet saisonnier), mais fréquentation nettement supérieure à celle du 4e trimestre 2015
- Une tendance à l'augmentation des tarifs : 4,7 centimes/km contre 3,2 un an auparavant
- Une augmentation globale du taux d'occupation : 36 % contre 30 % un an auparavant

Une concurrence faible avec les transports routiers conventionnés, mais plus marquée avec les services ferroviaires longue distance

- Un positionnement des services librement organisés surtout sur les moyennes et longues distances
- Moins de 4 % des liaisons proposées par les opérateurs SLO au 30/06/2016 sont en concurrence avec un service de transport routier conventionné par une AOT
- 15 % des liaisons SLO proposées au 30/06/2016 sont en concurrence avec une offre TER ferroviaire
- 86 % des voyages en car SLO sont réalisés sur des liaisons également desservies par des trains TGV ou Intercités (au 30/06/16)

Des gares routières avec des exploitants très variés

- 37 % des gares routières déclarées auprès de l'ARAFER au 30/06/16 sont exploitées par des opérateurs de transport, 28 % par les collectivités, 21 % par SNCF Gares&Connexions
- De nombreux arrêts de cars SLO se situent dans des communes ne disposant pas de gare routière, ou disposant de gares routières mais qu'ils n'utilisent pas



Exploitants des gares routières

- Collectivités
- SEM ou assimilés
- Opérateurs de transport
- SNCF Gares&Connexions
- Aéroports

Données : ARAFER, données au 30/06/2016

Source : ARAFER, chiffres fin 2016

Analyse de l'offre de transport : services conventionnés, services librement organisés et covoiturage

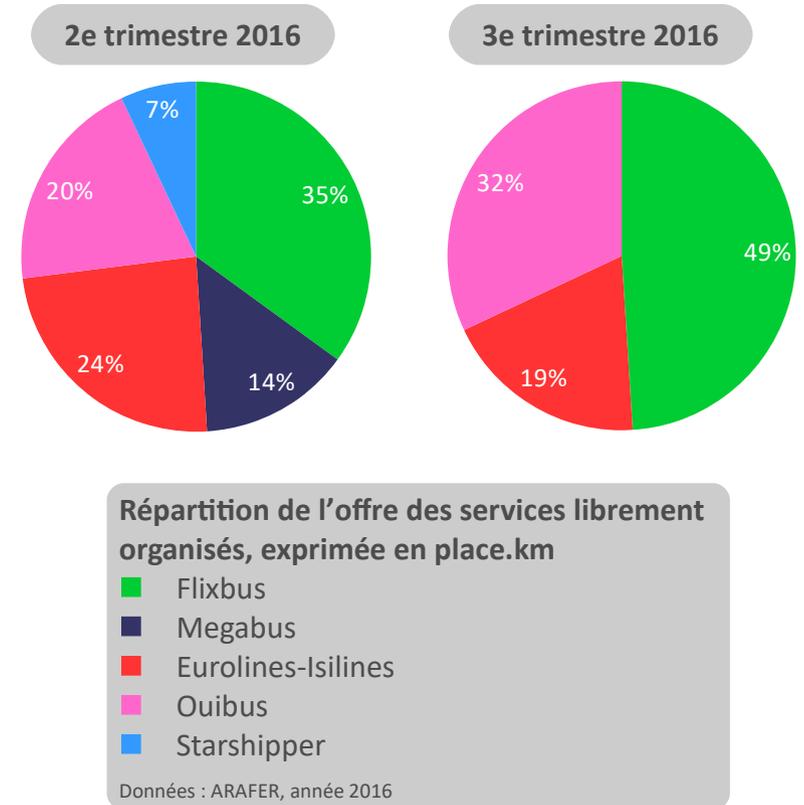
Activité des services librement organisés – Tendances nationales

Une année 2016 marquée par deux opérations de concentration et l'arrêt des activités d'un opérateur SLO

- Mi-juin, le passage de Starshipper sous franchise de l'opérateur Ouibus, entraînant la disparition de la marque Starshipper pour les voyageurs
- Début juillet, le rachat des activités commerciales de Megabus par Flixbus, les services restant exploités par Megabus dans le cadre d'un partenariat
- Fin août, la rupture du partenariat entre Flixbus et Megabus, entraînant l'arrêt des activités de Megabus

L'apparition de nouveaux opérateurs régionaux de SLO, ne proposant qu'une desserte locale

- Migratour propose un service saisonnier sur l'itinéraire de Saint-Jacques-de-Compostelle, du 15 avril au 15 octobre, entre Le Puy-en-Velay et Moissac
- Darbier a proposé notamment une ligne Tours-Montargis, mais a dû cesser son activité
- Keolis Sud Lorraine propose une liaison entre Nancy et la gare ferroviaire « Lorraine TGV » à Louvigny
- Fréthelle propose une liaison entre les aéroports de Paris – Roissy Charles de Gaulle et Beauvais-Tillé



Activité des services librement organisés – Région AuRA

De nombreuses ouvertures de lignes régulières en Auvergne-Rhône-Alpes dans le courant 2016...

- Clermont-Ferrand-La Défense via Orly (Ouibus, janvier)
- Genève-Pays du Mont-Blanc (Starshipper, janvier)
- Lyon-Turin via Grenoble (Starshipper, février)
- Paris-Sète via Clermont-Ferrand (Flixbus, février)
- Paris-Gènes via Lyon (Flixbus, février)
- Paris-Milan via Lyon et Chambéry (Flixbus, février)
- Bordeaux-Lyon via Montluçon et Clermont (Flixbus, mars)
- Forbach-Lyon (Flixbus, mars)
- Nantes-Grenoble via Clermont et Lyon (Flixbus, mars)
- Strasbourg-Marseille via Lyon (Flixbus, mars)
- Paris-Lyon via Troyes et Dijon (Ouibus, avril)
- Le Puy-en-Velay-Conques (Migratour, avril)
- Lyon-Metz (Ouibus, juin)
- Lyon-Strasbourg (Ouibus, septembre)

...Et la fermeture de certains services peu fréquentés

- Fermeture de la ligne Bordeaux-Lyon via Montluçon et Clermont, en septembre. Cette ligne avait été mise en service en mars 2016 par Flixbus.

Lyon et Clermont-Ferrand, deux villes bien desservies à l'échelle nationale par les opérateurs SLO

- 2 des 10 villes les plus fréquentées en France par les voyageurs en cars SLO sont en Auvergne-Rhône-Alpes : Lyon (2e) et Clermont-Ferrand (9e).
- 2 liaisons parmi les 10 plus fréquentées sont en Auvergne-Rhône-Alpes : Grenoble-Lyon (5e) et Clermont-Ferrand-Lyon (10e). Ce sont également les deux seules liaisons transversales dans les dix premières.



Cerema

Activité des services librement organisés – Région AuRA

Une année 2016 également marquée par l'apparition et le développement des lignes saisonnières de SLO

► Ces lignes desservent principalement le littoral ou les stations de sports d'hiver.

Pour l'hiver 2015-2016, la desserte saisonnière a principalement concerné les stations de la Tarentaise

► Les stations de la Tarentaise : Moutiers, Aime et Bourg-Saint-Maurice depuis Paris et Lyon (Ouibus), Les Ménuires et Val-Thorens depuis Paris (Isilines), Tignes et La Plagne depuis Paris et Lyon (Flixbus)

► Le Pays du Mont-Blanc depuis Genève (Starshipper)

► L'Alpe-d'Huez et les Deux-Alpes depuis Paris (Ouibus)

► Serre-Chevallier depuis Lyon (Starshipper)

La desserte estivale 2016 s'est concentrée sur la desserte du littoral méditerranéen

► Prolongements de services vers les stations balnéaires du Languedoc et de la Côte-d'Azur, principalement depuis Lyon (Ouibus, Isilines...)

► Desserte de Chamonix depuis Lyon (Isilines)

La desserte hivernale a été fortement développée au cours de l'hiver 2016-2017

► Les stations de la Tarentaise, avec des services directs vers Tignes (Flixbus), Val-d'Isère (Flixbus, Ouibus), Les Arcs (Isilines), Méribel (Ouibus), Les Menuires (Isilines, Ouibus) Val-Thorens (Isilines, Ouibus), La Plagne (Isilines)... Ces services, au départ de Paris, Lyon, Lille ou Rennes, desservent généralement Chambéry, Albertville et Moutiers

► Les stations du pays du Mont-Blanc (Megève, Saint-Gervais, Chamonix, les Contamines, les Houches) depuis Lyon et Genève (Ouibus, desserte annuelle)

► En Isère, les stations de L'Alpe-d'Huez et des Deux-Alpes depuis Paris, Lyon et Grenoble (Flixbus, Ouibus) et Chamrousse depuis Lyon (Ouibus)

► Dans le massif central, la station de Super-Besse depuis Paris et Clermont (Flixbus)

► En revanche, la desserte des Alpes du Sud depuis Lyon n'a pas été reconduite

Activité des services librement organisés – Région AuRA

La régulation des liaisons de moins de 100 km en 2016 en Auvergne-Rhône-Alpes

- 52 déclarations de liaisons de moins de 100 km ont faites par les opérateurs de SLO en 2016
- Seules 6 (12 %) ont fait l'objet d'une saisine pour interdiction par la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- La décision de l'ARAFER a été défavorable la demande de la région dans les 6 cas

Les 6 liaisons concernées par une saisine de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en 2016 sont

- Saint-Étienne – Roanne (Flixbus)
- Modane – Saint-Jean-de-Maurienne (Trans-Alpes)
- Saint-Jean-de-Maurienne – Chambéry (Trans-Alpes)
- Annecy – Chambéry (Flixbus)
- Lyon – Chambéry (Starshipper)
- Mâcon – Lyon (Flixbus)

De nombreuses déclarations de liaisons de moins de 100 km fin 2016, liée à la reprise par l'opérateur Ouibus de la desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry

- Fin de la desserte par les navettes régionales de l'aéroport effective fin mars 2017



Cerema

Analyse détaillée de l'offre sur quelques origines-destinations

Sélection des origine-destinations

Clermont-Ferrand-Paris

► Liaison longue distance, stratégique car elle relie Clermont-Ferrand à la capitale, desserte très forte en services librement organisés, forte en covoiturage

► **Présentation ci-après de l'analyse détaillée**

Clermont-Ferrand-Lyon

► Liaison moyenne distance, stratégique car elle relie les deux principales villes régionales, desserte très forte par les services librement organisés et le covoiturage

► **Présentation ci-après de l'analyse détaillée**

Lyon-Valence

► Liaison courte distance, desserte très fortes en TER et covoiturage, desserte en services librement organisés plus faible, position stratégique sur l'axe Nord-Sud national

► **Présentation ci-après de l'analyse détaillée**

Lyon-Grenoble

► Liaison courte distance, dessertes très fortes en TER et covoiturage comme Lyon-Valence et offre de services librement organisés plus importante

► **Analyse détaillée non présentée**

	SLO		Trains Intercités		Trains et cars régionaux		Covoiturage	
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Clermont-Ferrand – Paris								
16/06/16	18	18	7	9	0	0	36	53
13/10/16	16	15	6	8	0	0	30	31
22/11/16	12	10	6	8	0	0	20	17
moyenne	15	14	6	8	0	0	29	34
Clermont-Ferrand – Lyon								
16/06/16	19	19	2	2	10	8	69	86
13/10/16	19	20	2	2	8	9	42	41
22/11/16	17	20	2	2	9	9	33	19
moyenne	18	20	2	2	9	9	48	49
Lyon – Valence								
16/06/16	5	4	0	0	28	26	41	32
13/10/16	7	7	0	0	28	26	67	70
22/11/16	6	4	0	0	30	30	39	33
moyenne	6	5	0	0	29	27	49	45
Lyon – Grenoble								
16/06/16	13	12	0	0	30	28	32	38
13/10/16	12	13	0	0	30	29	68	80
22/11/16	13	10	0	0	31	30	41	48
moyenne	13	12	0	0	30	29	47	55
Clermont-Ferrand – Bordeaux								
16/06/16	6	7	6	8	5	4	24	18
13/10/16	6	7	6	9	5	6	13	15
22/11/16	6	5	6	8	5	4	7	10
moyenne	6	6	6	8	5	5	15	14
Lyon – Avignon								
16/06/16	10	8	0	0	12	13	25	25
13/10/16	10	10	0	0	12	13	27	37
22/11/16	6	4	0	0	10	11	22	30
moyenne	9	7	0	0	11	12	25	31
Lyon – Chambéry								
16/06/16	0	0	0	0	26	23	22	23
13/10/16	0	0	0	0	26	23	26	45
22/11/16	2	2	0	0	26	22	28	24
moyenne	1	1	0	0	26	23	25	31
Lyon – Genève								
16/06/16	13	13	0	0	10	10	16	17
13/10/16	11	12	0	0	10	11	25	35
22/11/16	10	9	0	0	10	11	27	24
moyenne	11	11	0	0	10	11	23	25

Nombre de trajets recensés à J-1, par origine-destination et par mode

Sélection des origine-destinations

Clermont-Ferrand-Bordeaux

► Liaison longue distance, intéressante car liaison transversale Est-Ouest, mais peu desservie quel que soit le mode de transport

► **Analyse détaillée non présentée**

Lyon-Avignon

► Liaison moyenne distance, plus longue et sur le même axe que Lyon-Valence, desserte moyenne à faible pour les différents modes

► **Analyse détaillée non présentée**

Lyon-Chambéry

► Liaison courte distance, peu représentative car desserte très faible en services librement organisés

► **Analyse détaillée non présentée**

Lyon-Genève

► Liaison moyenne distance, atypique car internationale, avec notamment desserte en services librement organisés et cars internationaux conjointement

► **Analyse détaillée non présentée**

	SLO		Trains Intercités		Trains et cars régionaux		Covoiturage	
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Clermont-Ferrand – Paris								
16/06/16	18	18	7	9	0	0	36	53
13/10/16	16	15	6	8	0	0	30	31
22/11/16	12	10	6	8	0	0	20	17
moyenne	15	14	6	8	0	0	29	34
Clermont-Ferrand – Lyon								
16/06/16	19	19	2	2	10	8	69	86
13/10/16	19	20	2	2	8	9	42	41
22/11/16	17	20	2	2	9	9	33	19
moyenne	18	20	2	2	9	9	48	49
Lyon – Valence								
16/06/16	5	4	0	0	28	26	41	32
13/10/16	7	7	0	0	28	26	67	70
22/11/16	6	4	0	0	30	30	39	33
moyenne	6	5	0	0	29	27	49	45
Lyon – Grenoble								
16/06/16	13	12	0	0	30	28	32	38
13/10/16	12	13	0	0	30	29	68	80
22/11/16	13	10	0	0	31	30	41	48
moyenne	13	12	0	0	30	29	47	55
Clermont-Ferrand – Bordeaux								
16/06/16	6	7	6	8	5	4	24	18
13/10/16	6	7	6	9	5	6	13	15
22/11/16	6	5	6	8	5	4	7	10
moyenne	6	6	6	8	5	5	15	14
Lyon – Avignon								
16/06/16	10	8	0	0	12	13	25	25
13/10/16	10	10	0	0	12	13	27	37
22/11/16	6	4	0	0	10	11	22	30
moyenne	9	7	0	0	11	12	25	31
Lyon – Chambéry								
16/06/16	0	0	0	0	26	23	22	23
13/10/16	0	0	0	0	26	23	26	45
22/11/16	2	2	0	0	26	22	28	24
moyenne	1	1	0	0	26	23	25	31
Lyon – Genève								
16/06/16	13	13	0	0	10	10	16	17
13/10/16	11	12	0	0	10	11	25	35
22/11/16	10	9	0	0	10	11	27	24
moyenne	11	11	0	0	10	11	23	25

Nombre de trajets recensés à J-1, par origine-destination et par mode

Paris-Clermont – tarifs par mode



Services librement organisés

- Excepté pour un trajet de juin nettement supérieur (horaire supprimé par la suite) les écarts de tarifs sont faibles.
- Les tarifs varient peu avec l'approche du départ.

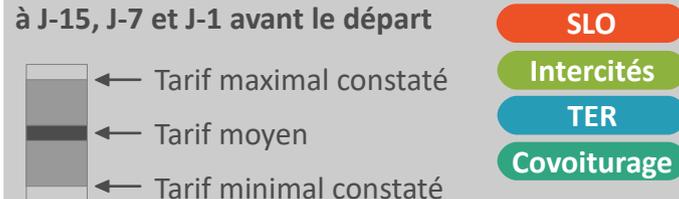
Intercités

- Les écarts de tarifs sont importants à J-15 et à J-7.
- Les tarifs varient beaucoup avec l'approche du départ, où ils se stabilisent à une valeur proche de la plus haute.

Covoiturage

- Excepté pour une offre nettement supérieure (cas rare) en juin, les écarts de tarif sont modérés.
- Les tarifs varient peu, les écarts ont tendance à augmenter à l'approche du départ car la quantité d'offre augmente de manière linéaire.

Évolution des tarifs par mode (€), à J-15, J-7 et J-1 avant le départ



Clermont-Paris – tarifs par mode



Services librement organisés

- Certains écarts de tarifs.
- Comme dans le sens Paris-Clermont, les tarifs varient peu avec l'approche du départ.

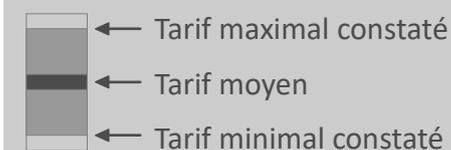
Intercités

- Comme dans le sens Paris-Clermont, les écarts de tarifs sont importants à J-15 et J-7.
- Les tarifs varient beaucoup avec l'approche du départ, où ils se stabilisent proche de la valeur la plus haute.

Covoiturage

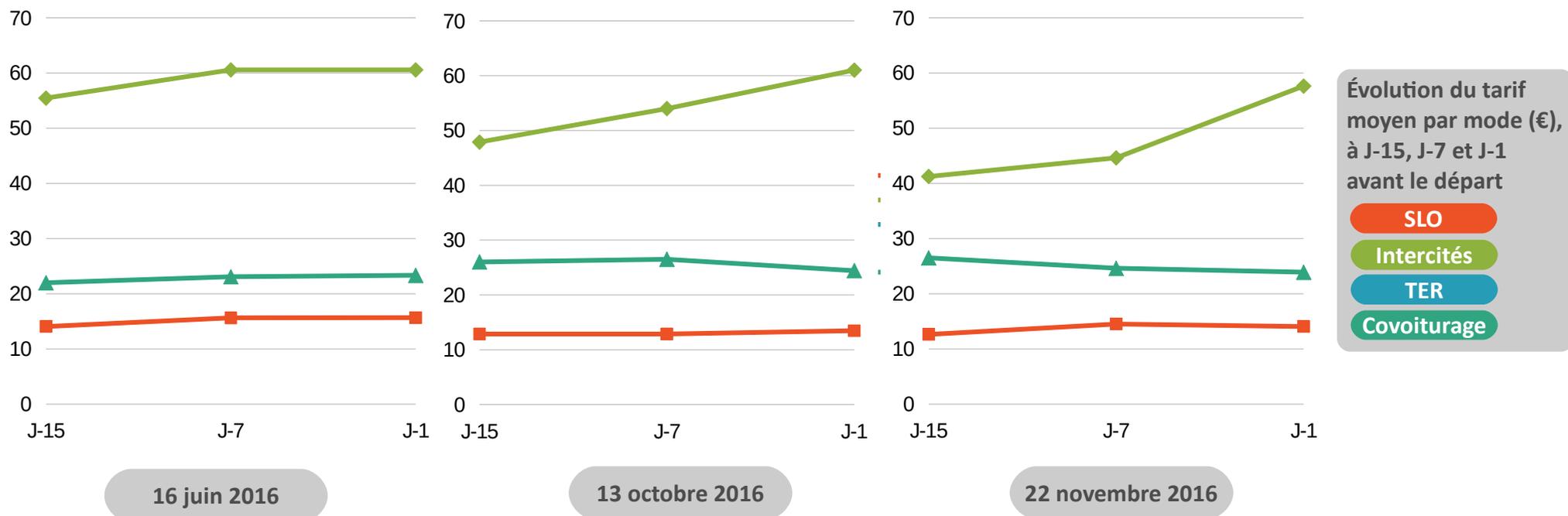
- Comme dans le sens Paris-Clermont, les tarifs varient peu, les écarts ont tendance à augmenter à l'approche du départ car la quantité d'offre augmente de manière linéaire.

Évolution des tarifs par mode (€), à J-15, J-7 et J-1 avant le départ



- SLO
- Intercités
- TER
- Covoiturage

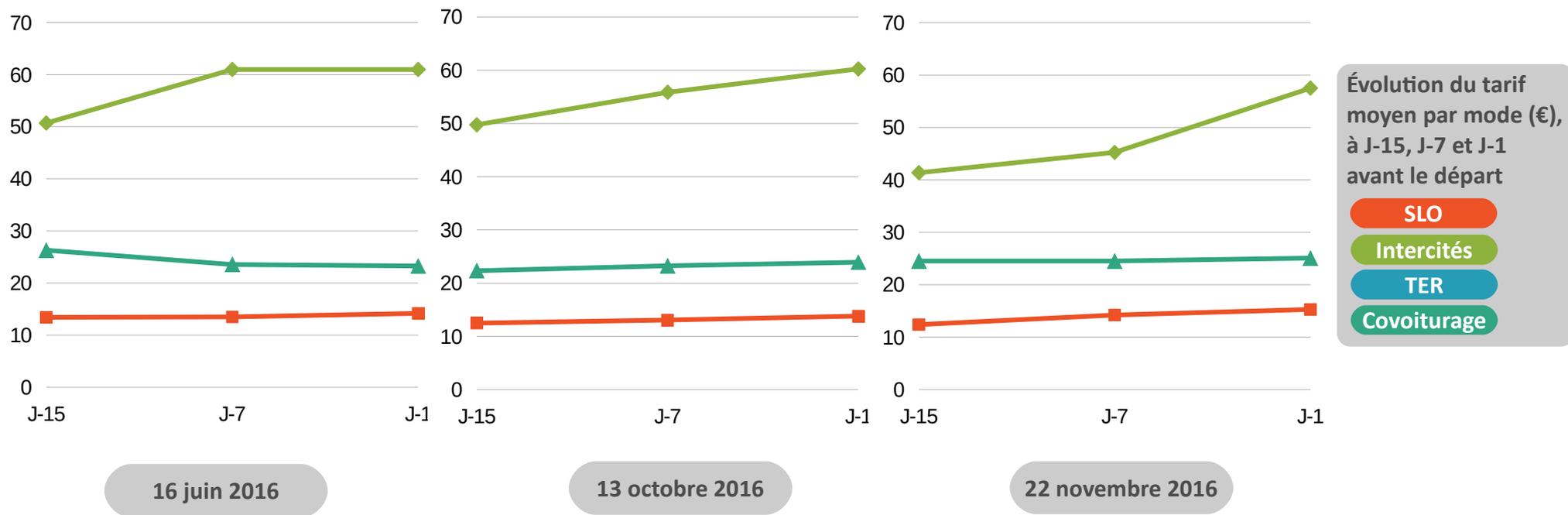
Paris-Clermont – tarifs moyens par mode



Pour les cars et le covoiturage, les tarifs moyens sont très stables dans le temps jusqu'à la veille du départ. Ils sont nettement plus chers pour le train.

Pour les trains Intercités, les tarifs augmentent systématiquement dans le temps jusqu'à la date de départ, conformément à la stratégie habituelle de la SNCF sur les moyennes et longues distances, consistant à encourager l'anticipation des réservations.

Clermont-Paris – tarifs moyens par mode



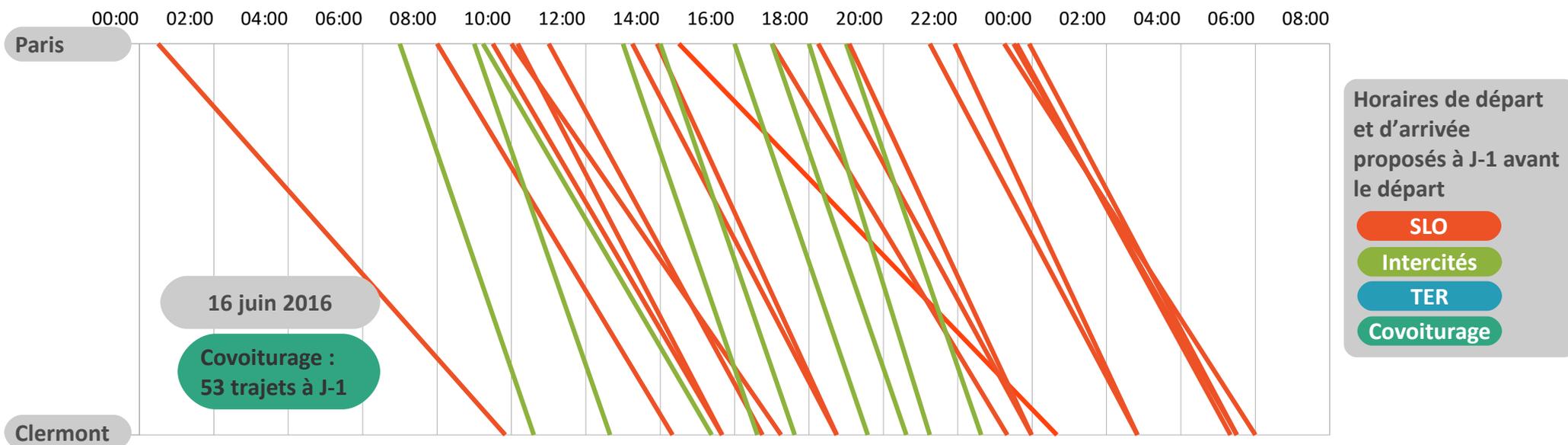
Comme dans le sens Paris-Clermont :

Pour les cars et le covoiturage, les tarifs moyens sont très stables dans le temps jusqu'à la veille du départ.

Ils sont nettement plus chers pour le train.

Pour les trains Intercités, les tarifs augmentent systématiquement dans le temps jusqu'à la date de départ, conformément à la stratégie habituelle de la SNCF sur les moyennes et longues distances, consistant à encourager l'anticipation des réservations.

Paris-Clermont - offre



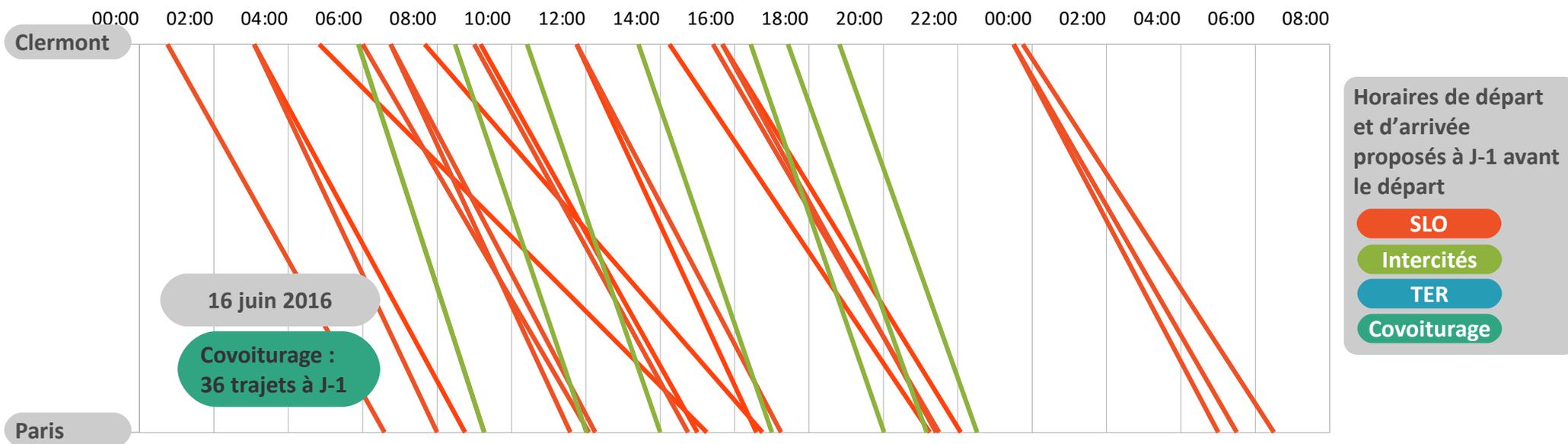
La quantité d'offres en cars librement organisés est le double de celle du train.

Les temps de trajets en car sont en revanche toujours plus longs que ceux du train, même s'ils s'en approchent parfois.

Les heures de départ et d'arrivée sont plus concentrées pour les cars, avec la particularité sur cette liaison de plusieurs trajets de nuit (départ ou arrivée entre minuit et six heures). Les horaires des trains sont très régulièrement répartis dans la journée, mais il n'y en a aucun la nuit.

Le covoiturage se distingue par une quantité d'offre d'horaires très importante (plus de trois fois celle des cars, 6 fois celle des trains). Elle est très forte à cette date de juin 2016, plus modérée (34) en moyenne sur les trois dates de l'année étudiées.

Clermont-Paris - offre



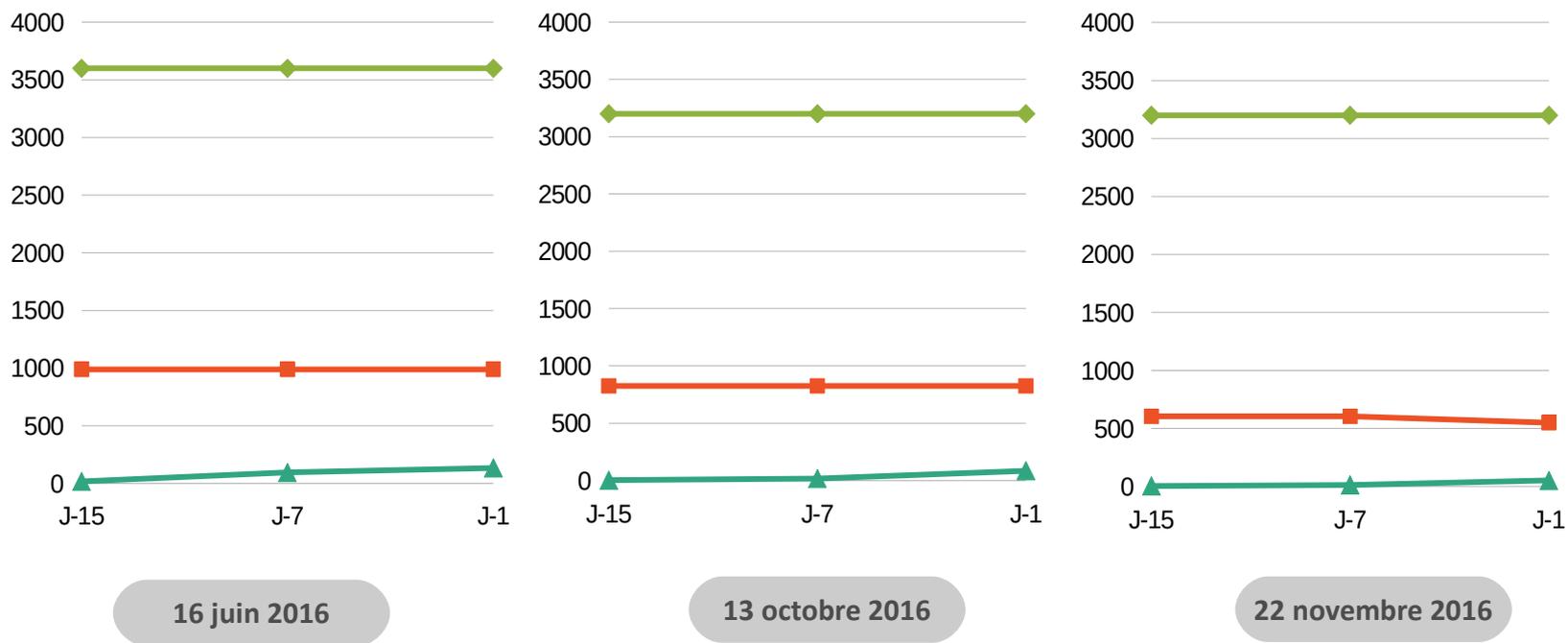
La quantité d'offres en cars est proche du triple de celle du train.

Comme dans le sens Paris-Clermont, les temps de trajets en car sont en revanche toujours plus longs que ceux du train, même s'ils s'en approchent parfois.

Comme dans le sens Paris-Clermont, les heures de départ et d'arrivée sont plus concentrées pour les cars, avec la particularité sur cette liaison de plusieurs trajets de nuit (départ ou arrivée entre minuit et six heures). Les horaires des trains sont très régulièrement répartis dans la journée, mais il n'y en a aucun la nuit.

Le covoiturage se distingue par une quantité d'offre d'horaires très importante (2 fois celle des cars, 6 fois celle des trains). Elle est plus faible que dans le sens Paris-Clermont pour cette date, mais plus proche de la moyenne des trois dates pour ce sens (qui est de 29).

Paris-Clermont - capacité et fréquentation



Évolution de la capacité proposée par mode (places offertes) à J-15, J-7 et J-1 avant le départ

- SLO
- Intercités
- TER
- Covoiturage

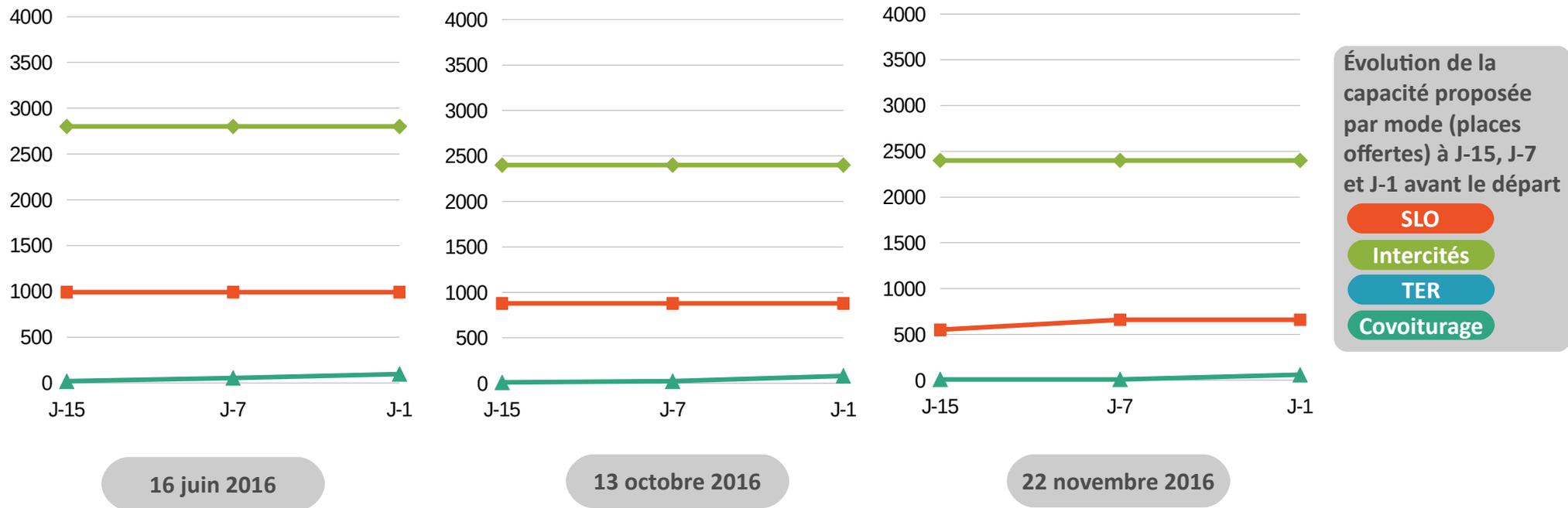
La capacité estimée est relativement stable pour les 3 modes de J-15 à J-1, pour les 3 dates observées. A sa propre échelle, celle du covoiturage augmente fortement à l'approche de la date de départ.

Elle a diminué progressivement de juin à novembre pour les cars, elle a diminué de juin à septembre pour les trains.

Elle est très nettement supérieure en volume pour les trains Intercités, par rapport aux deux autres modes.

Elle est très faible en volume pour le covoiturage, bien que le taux de fréquentation soit faible (respectivement 33 %, 12 % et 16 % aux trois dates).

Clermont-Paris – capacité et fréquentation



Comme dans le sens Paris-Clermont :

La capacité estimée est relativement stable pour les 3 modes de J-15 à J-1, pour les 3 dates observées. A sa propre échelle, celle du covoiturage augmente fortement à l'approche de la date de départ.

Elle a diminué progressivement de juin à novembre pour les cars, elle a diminué de juin à octobre pour les trains.

Elle est très nettement supérieure en volume pour les trains Intercités, par rapport aux deux autres modes.

Elle est très faible en volume pour le covoiturage, bien que le taux de fréquentation soit faible (respectivement 40 %, 20 % et 15 % aux trois dates).

Lyon-Valence – tarifs par mode



Services librement organisés

- Les écarts de tarifs sont très faibles, sans exception ;
- Comme pour les liaisons ci-dessus, les tarifs varient peu avec l'approche du départ.

TER

- Le tarif, conventionné comme pour tous les TER, est fixe

Covoiturage

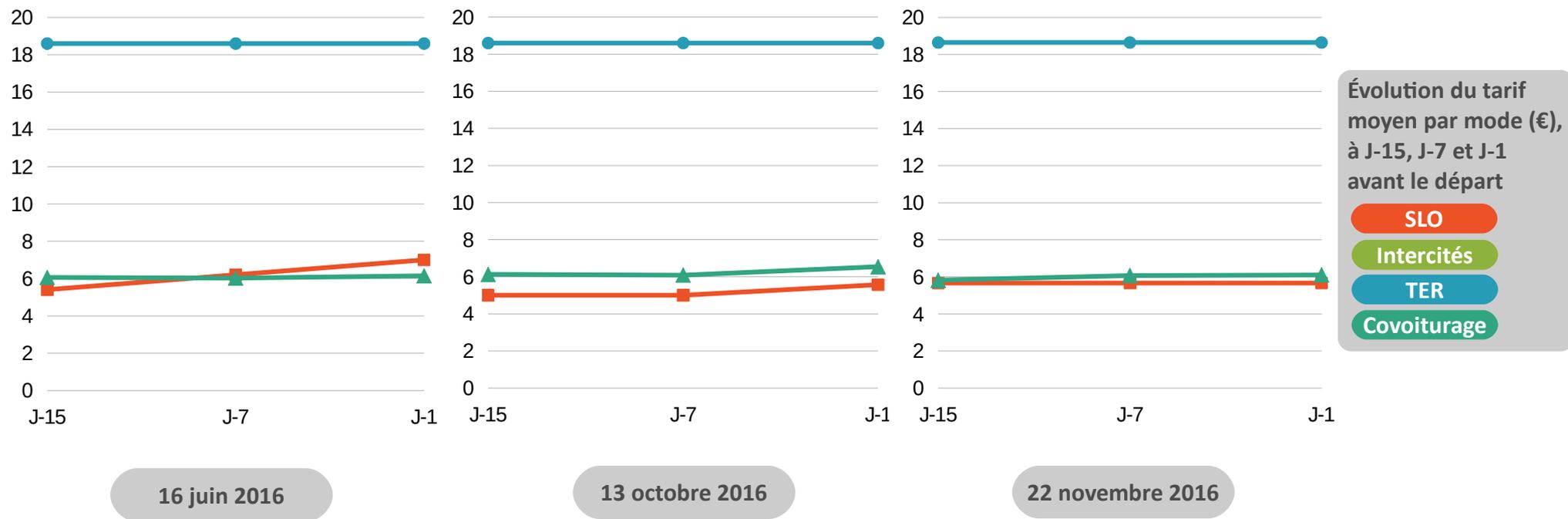
- Les écarts de tarif sont particulièrement faibles, les écarts augmentent très peu à l'approche du départ.
- Une offre se distingue par un prix huit fois supérieur à la moyenne.

Évolution des tarifs par mode (€), à J-15, J-7 et J-1 avant le départ



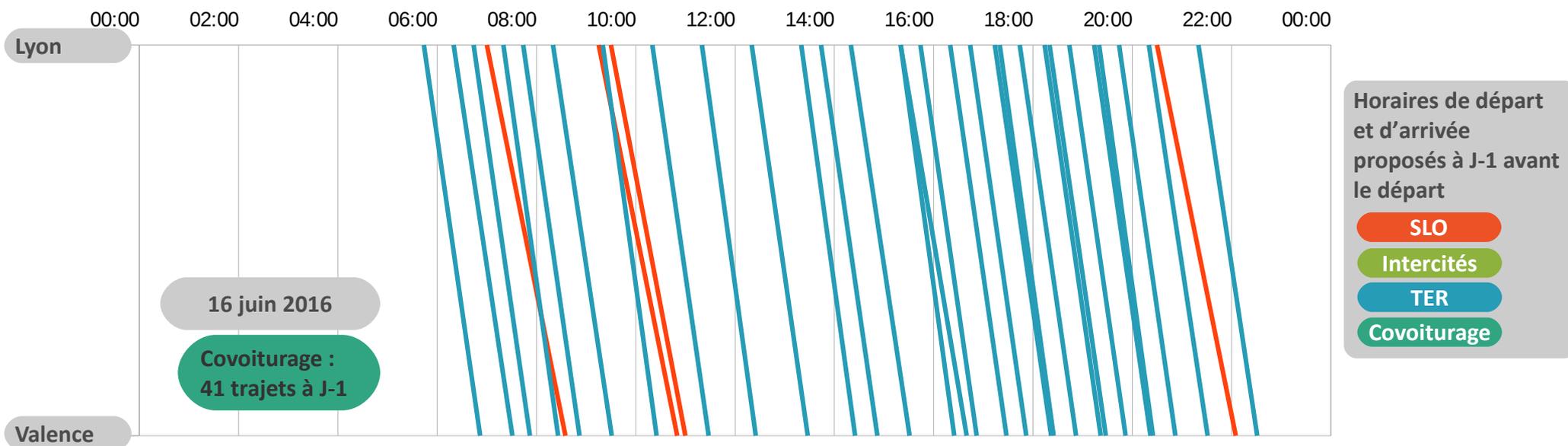
- SLO
- Intercités
- TER
- Covoiturage

Lyon-Valence – tarifs moyens par mode



Comme pour les deux sens de Clermont-Paris pour l'ensemble des modes, les tarifs moyens sont globalement stables dans le temps jusqu'à la veille du départ. Ils sont nettement plus chers pour le train et le TER.

Lyon-Valence - offre



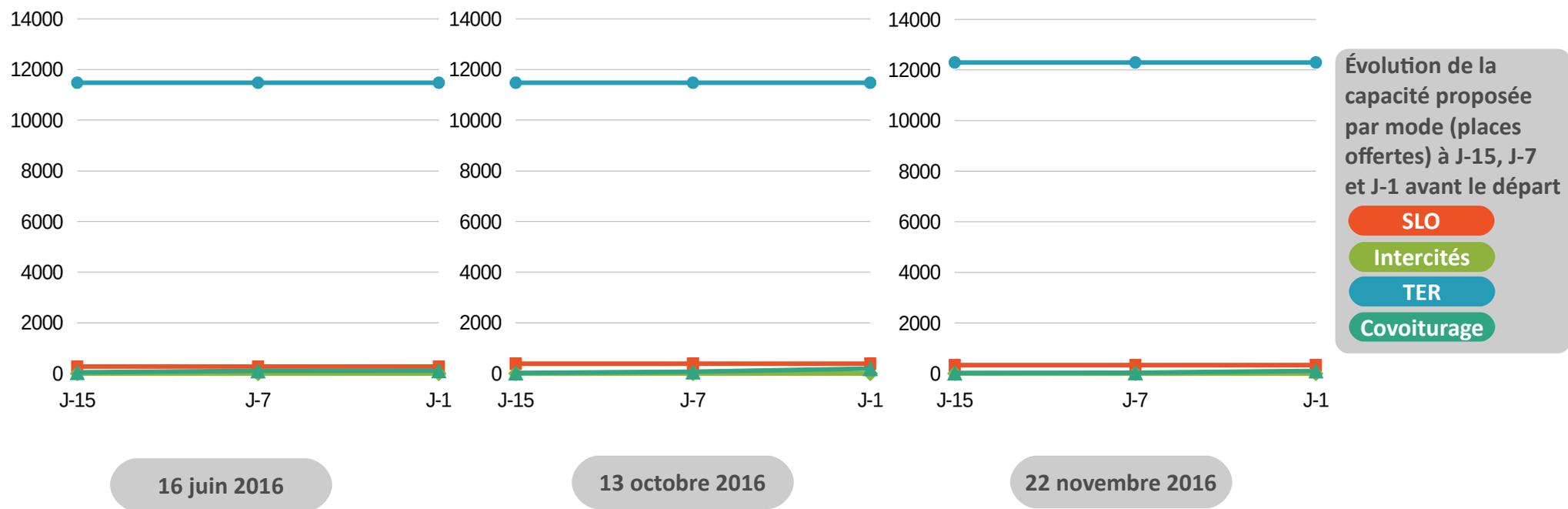
La quantité d'offres en cars est faible, alors que celle du TER est forte.

Les temps de trajets en car sont un peu plus longs que ceux du TER (en moyenne 1h40 contre 1h17).

Les horaires des TER sont régulièrement répartis dans la journée, avec une concentration plus importante en fin de journée, ce qui n'est pas le cas des quelques horaires de cars.

Le covoiturage se distingue par une quantité d'offre d'horaires plus importante, mais relativement comparable à celle du TER (41 contre 28). Elle est moins importante à cette date de juin 2016, plus forte en moyenne (49) sur les trois dates de l'année étudiées.

Lyon-Valence - capacité et fréquentation



La capacité estimée est globalement stable pour les 3 modes de J-15 à J-1, pour les 3 dates observées.

En valeur absolue et pour l'ensemble de la journée, celle des TER est très nettement supérieure à celle des autres modes.

Elle est très faible en volume pour le covoiturage, bien que le taux de fréquentation soit faible (respectivement 33 %, 14 % et 6 % aux trois dates). A sa propre échelle, elle augmente fortement à l'approche de la date de départ.

Clermont-Lyon - tarifs par mode



Services librement organisés

- Excepté pour quelques horaires, les écarts de tarifs sont faibles
- Comme pour les deux sens de Clermont-Paris, les tarifs varient peu avec l'approche du départ.

Intercités

- L'offre comprend deux horaires à tarif fixe aux trois dates, et à l'approche des dates de départ.

Covoiturage

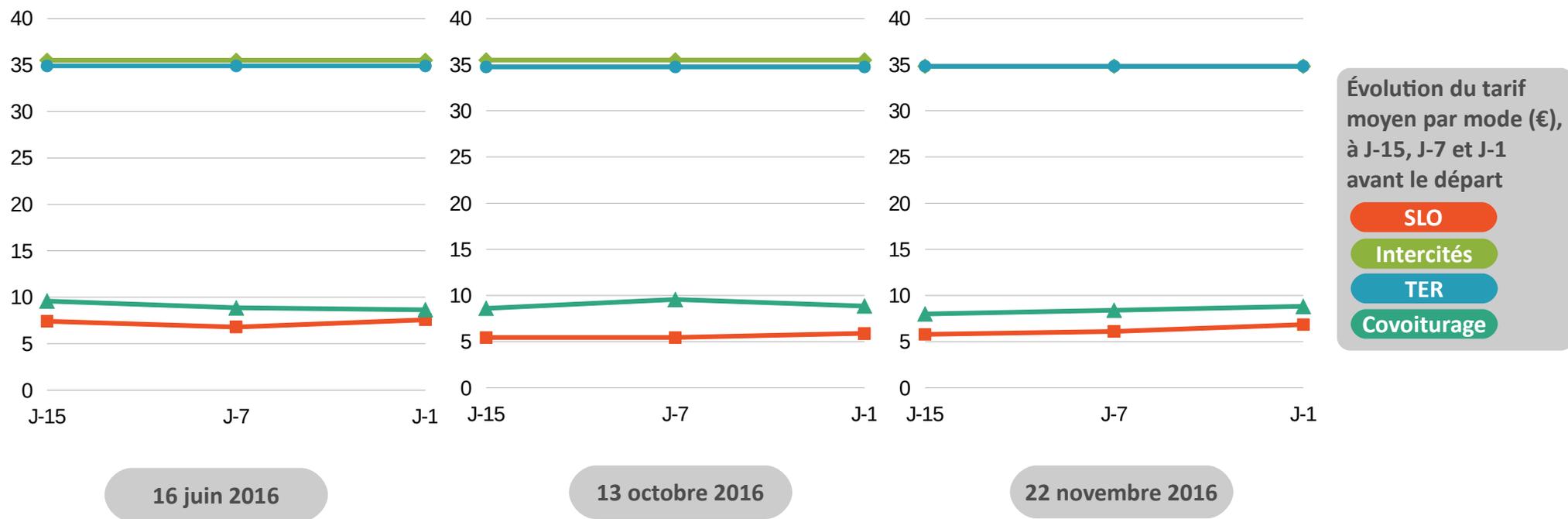
- Comme pour les deux sens de Clermont-Paris, les écarts de tarif sont modérés.
- Les tarifs varient peu, les écarts ont tendance à augmenter à l'approche du départ car la quantité d'offre augmente de manière linéaire.

Évolution des tarifs par mode (€), à J-15, J-7 et J-1 avant le départ



- SLO
- Intercités
- TER
- Covoiturage

Clermont-Lyon - tarifs moyens par mode

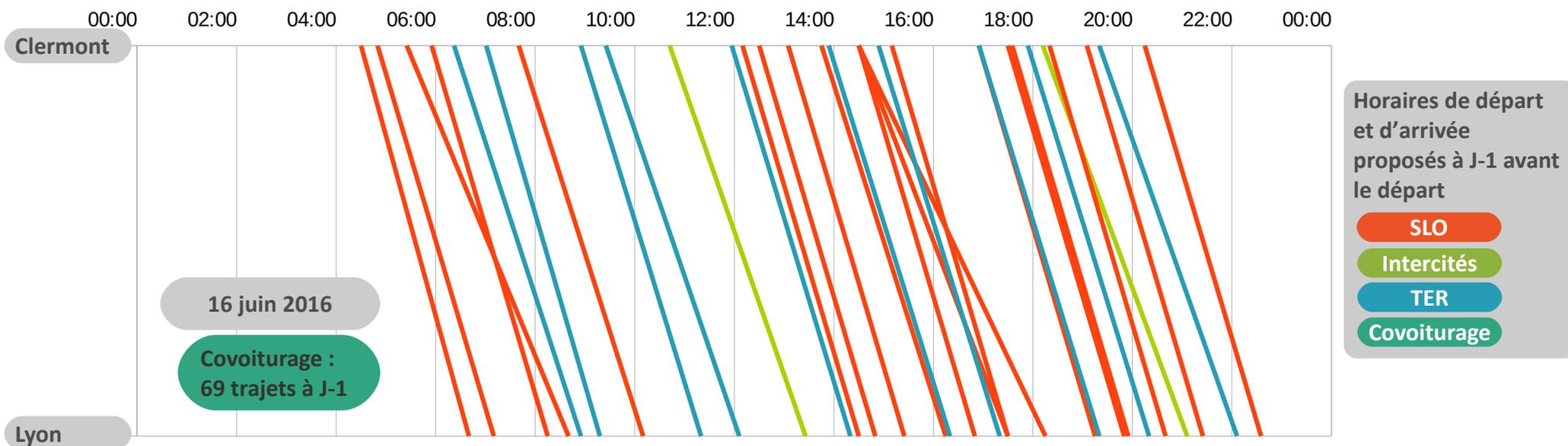


Comme pour les deux sens de Clermont-Paris

Pour l'ensemble des modes, les tarifs moyens sont globalement stables dans le temps jusqu'à la veille du départ.

Ils sont nettement plus chers pour le train et le TER.

Clermont-Lyon - offre



Comme pour Clermont-Paris :

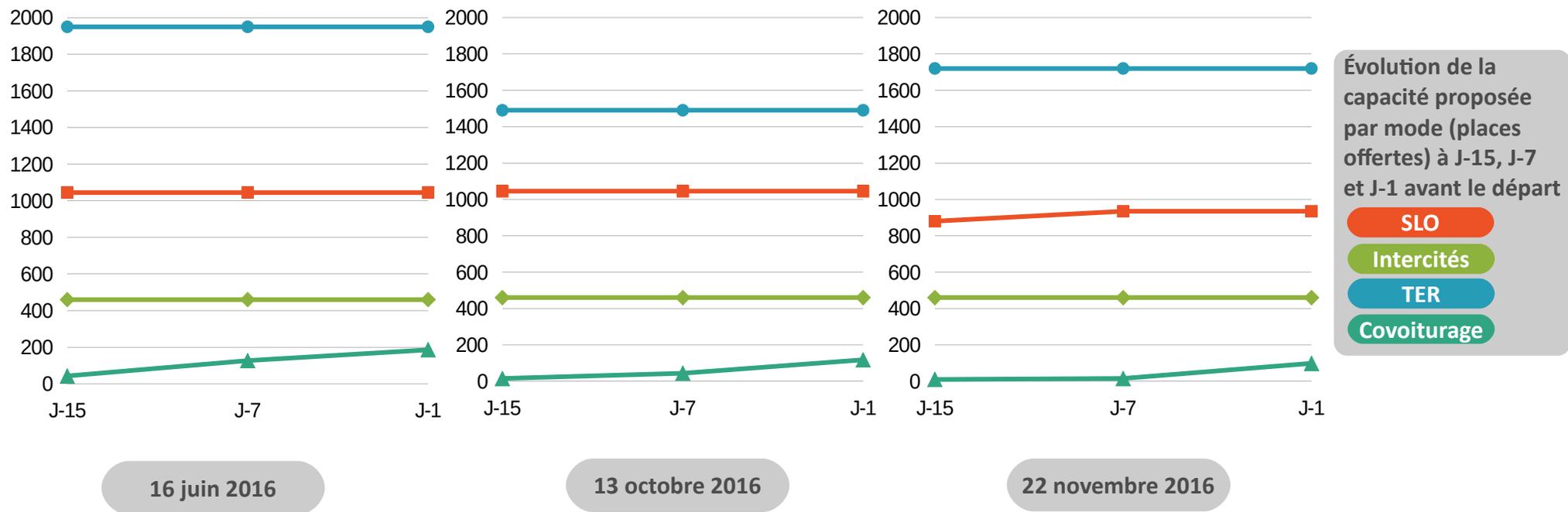
La quantité d'offres en cars est le double de celle du train.

Les temps de trajets en car sont en revanche toujours plus longs que ceux du train, même s'ils s'en approchent parfois.

Les heures de départ et d'arrivée sont plus concentrées pour les cars, avec sur cette liaison la particularité d'avoir plusieurs trajets de nuit (départ ou arrivée entre minuit et six heures). Les horaires des trains sont très régulièrement répartis dans la journée, mais il n'y en a aucun la nuit.

Le covoiturage se distingue par une quantité d'offre d'horaires très importante (plus de trois fois celle des cars, 5 fois celle des trains). Elle est très forte à cette date de juin 2016, plus modérée (48) en moyenne sur les trois dates de l'année étudiées.

Clermont-Lyon - capacité et fréquentation



La capacité estimée est globalement stable pour les 3 modes de J-15 à J-1, pour les 3 dates observées.

Elle est très faible en volume pour le covoiturage, bien que le taux de fréquentation soit faible (respectivement 34 %, 29 % et 19 % aux trois dates). A sa propre échelle, elle augmente fortement à l'approche de la date de départ.

Observation en gare de Clermont-Ferrand

Observation en gare de Clermont-Ferrand

Parallèlement aux observations réalisées dans le cadre de cette étude, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a réalisé des comptages des passagers des cars montant, descendant ou transitant en gare routière de Clermont-Ferrand, aux dates correspondant aux journées d'observation (16 juin 2016, 13 octobre 2016, 22 novembre 2016).

Le but était notamment d'obtenir des données sur la fréquentation des cars, non disponibles par ailleurs.

NB : quand 3 nombres sont cités, il s'agit des éléments relevés aux 3 jours d'observation

Offre

► Stabilisation, voire réduction de l'offre au cours de l'année (56, 58, puis 51 autocars observés en gare routière), faisant suite au développement rapide des débuts (18 autocars en octobre 2015, 34 en décembre 2015).

► Ce mouvement de rationalisation s'explique aussi par le regroupement des opérateurs entre eux.

► À noter le développement important de Flixbus, désormais leader du marché.

Ponctualité

► La ponctualité est globalement correcte : 85 %, 81 % puis 83 % de retard inférieur à 10 min à l'arrivée ; 81 %, 82 % et 65 % de retard inférieur à 10 min au départ.

► En revanche, les retards peuvent être ponctuellement importants (jusqu'à 80 min).

► La fiabilité des temps de parcours varie au cours de la journée, elle est parfois délicate pour les entrées/sorties de ville dans la tranche horaire 14-17h.

Fréquentation

► La fréquentation des autocars demeure faible, de l'ordre de 10-15 passagers (soit 20-30 % de la capacité), 10-15 puis 10 voire moins.

► C'est inférieur à la moyenne nationale citée par l'ARAFER (notamment environ 47 % d'occupation au troisième trimestre 2016).

► Au total, ce sont environ 650, 590 puis 390 voyageurs qui ont transité par la gare routière de Clermont-Ferrand.

Principaux enseignements sur les 8 origines-destinations

Principaux enseignements

La comparaison des modes permet d'observer les tendances générales suivantes sur les liaisons étudiées :

Capacité

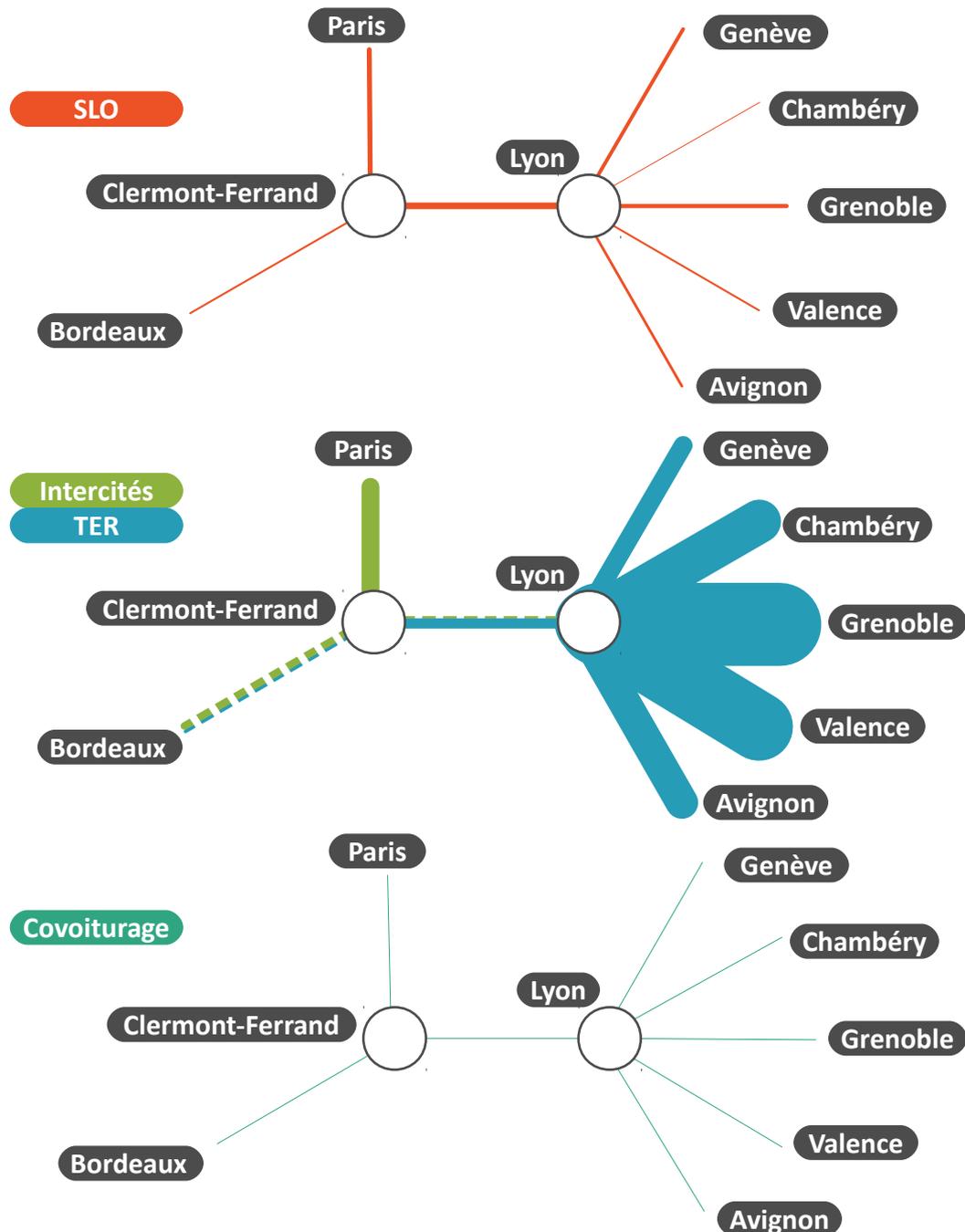
► La capacité totale estimée offerte par les trains est toujours majoritaire (de 55 à 85 % de la capacité totale, en exceptant les origines-destinations où l'offre de cars SLO est symbolique et le train seul ou presque).

► La capacité des services librement organisés est comparable à celles des trains sur certaines liaisons : de l'ordre de 40 % environ de la capacité totale pour les lignes Lyon-Clermont et Clermont-Paris (quasiment égale pour le sens Clermont-Paris).

► L'offre de covoiturage, estimée en capacité, reste très minoritaire sur l'ensemble des origines-destinations, malgré le grand nombre de trajets proposés. La capacité proposée en covoiturage est toujours inférieure à 5 % de la capacité totale des 3 modes.

Nombre de places proposées par jour, la veille du départ

	400 places par sens		Trajet direct
	2000 places par sens		En correspondance
	4000 places par sens		



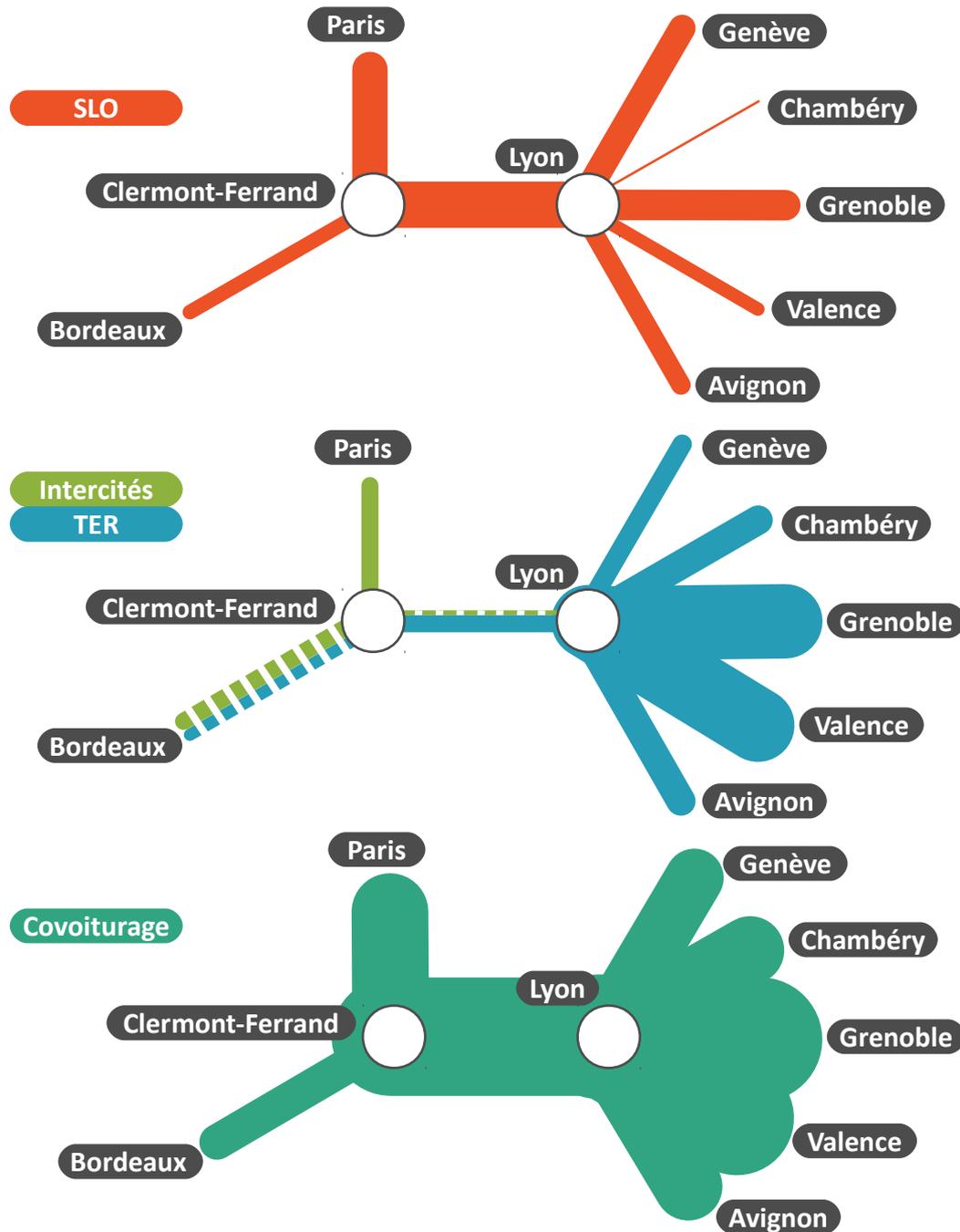
Principaux enseignements

Nombre de services et répartition horaire

- L'offre des SLO est supérieure à celle des services conventionnés sur certaines origines-destinations, notamment au départ de Clermont-Ferrand vers Paris, Lyon, et surtout Bordeaux (liaison sur laquelle il n'existe aucun service conventionné sans correspondance).
- La répartition dans la journée est plus régulière pour les trains, plus concentrée à certains horaires pour les cars (souvent en début et fin de journée).
- Le nombre de trajets proposés en covoiturage est le plus élevé sur l'ensemble des origines-destinations.. L'offre est à la fois importante autour de certains horaires, et répartie de manière large dans la journée.

Nombre de trajets proposés par jour, la veille du départ

	1 trajet par sens		Trajet direct
	5 trajets par sens		En correspondance
	10 trajets par sens		



Principaux enseignements

Tarifs

► Les tarifs des SLO et du covoiturage sont systématiquement plus bas que ceux des services de transport conventionnés.

► Ce constat doit toutefois être nuancé : l'analyse est basée sur les prix des titres à l'unité, et ne tient pas compte des réductions et abonnements proposés par les services conventionnés à différentes catégories de voyageurs (tarifs que ne proposent pas les SLO ou le covoiturage).

► Tarifs moyens pratiqués :

3 à 10 ct/km pour les services librement organisés

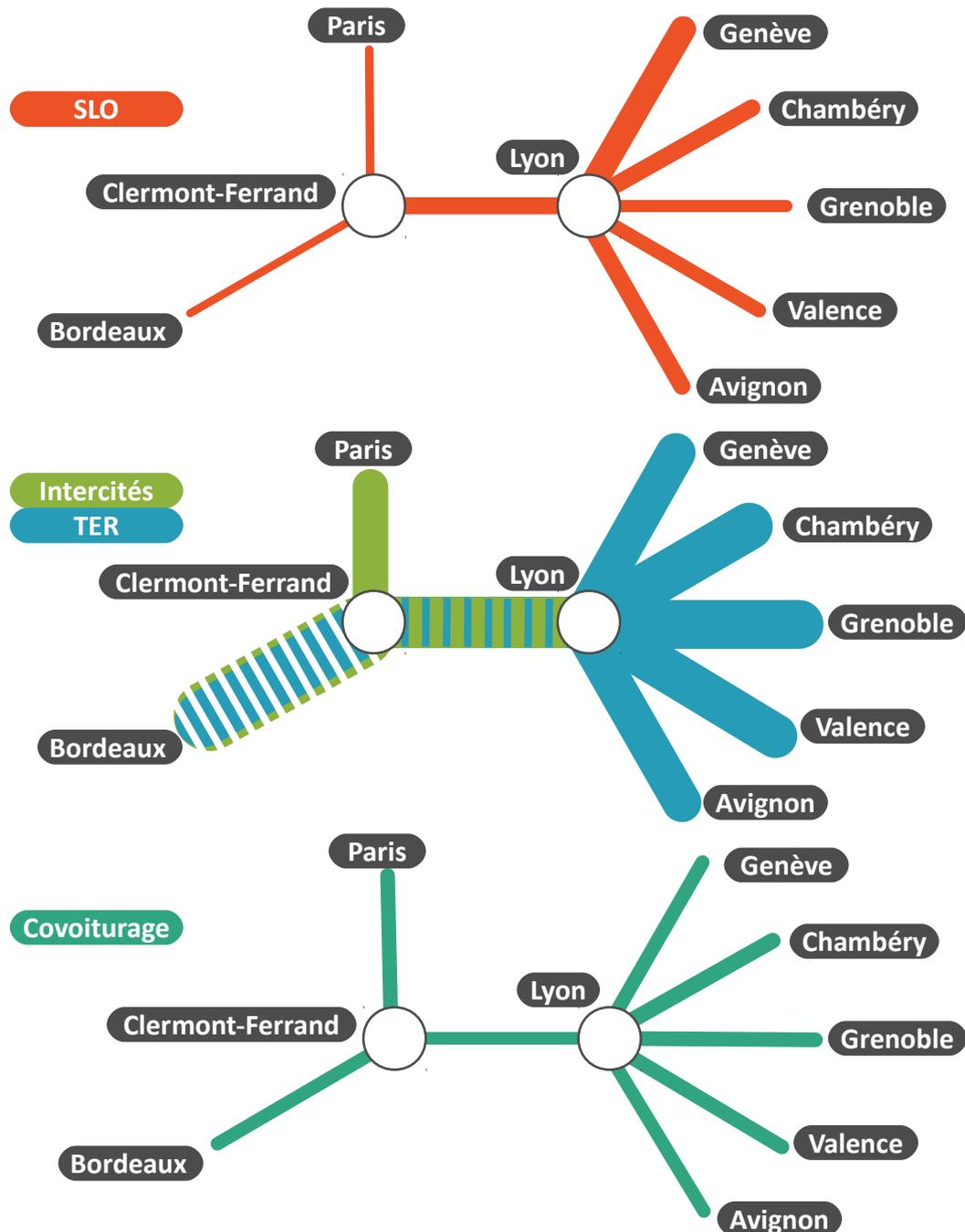
15 à 30 ct/km pour les trains

3 à 6 ct/km pour le covoiturage

► Pour tous les modes, les tarifs varient peu en fonction de la période de l'année. Les tarifs les plus constants sont ceux du covoiturage. Le site internet de Blablacar conseille un tarif pour chaque trajet proposé (environ 5-6 ct € / km).

Tarif kilométrique moyen proposé, la veille du départ

— 1 ct € / km	— Trajet direct
— 5 ct € / km	■ ■ ■ ■ En correspondance
— 10 ct € / km	



Principaux enseignements

Temps de trajet

► Pour les trajets de moyenne distance, les temps sont similaires pour les 3 modes, avec un léger avantage pour le covoiturage. Les temps annoncés pour le covoiturage semblent toutefois souvent non conformes à la réalité, notamment pour les périodes de la journée où les congestions sont fréquentes.

► Pour les trajets de longue distance, les écarts se creusent, avec des cas de figure différents :

Paris-Clermont :

car SLO (6h) > covoiturage(4h30) > train(4h)

Clermont-Bordeaux :

train (8h) > car SLO (5h30) > covoiturage(4h30)

► Le temps annoncé est toujours plus grand (ou égal) en car SLO qu'en covoiturage.

► Contrairement à une idée reçue, la ponctualité des cars est correcte (22/11/16 à Clermont-Ferrand : 83 % des arrivées avec un retard inférieur à 10 min)

Fréquentation

► Les chiffres sont peu connus pour les trains et les cars (excepté pour les cars en gare de Clermont-Ferrand).

► Les cars comptaient à Clermont-Ferrand en moyenne 10-15 personnes en juin et septembre, environ 10 en novembre, ce qui revient à un taux d'occupation de 20-25 % en moyenne.

► À l'échelle nationale, le taux d'occupation moyen des cars était bien supérieur selon l'ARAFER : 41 % au deuxième trimestre 2016, 47 % au troisième trimestre, 36 % au quatrième trimestre.

► En 2010 on relevait les ordres de grandeur suivants pour les taux d'occupation des trains les mardis et jeudis :

Lyon-Grenoble : 30 %

Lyon-Chambéry : 40 %

Lyon-Valence : 50 %

► La fréquentation est faible pour le covoiturage. Elle est le plus souvent comprise soit entre 30 et 40 % de la capacité totale, soit entre 10 et 20 %. Elle s'approcherait en moyenne ainsi de moins d'un passager par trajet, en plus du chauffeur (l'offre étant d'un peu moins de trois places par trajet).

Limites et suites de l'étude

Limites liées à la méthodologie de l'étude

- L'étude ne permet pas de comparer les fréquentations des différents modes, en l'absence de données diffusées par les différents opérateurs
- La collecte « manuelle » des données sur internet s'avère chronophage
- Il serait intéressant de collecter les mêmes données à des dates moins ordinaires, notamment lors des pics de fréquentation : ponts, début et fin de vacances scolaires, fêtes de fin d'année



Tabli-train / CC BY-SA 3.0



Michal Beim / CC BY-SA 4.0



Tabli-train / CC BY-SA 3.0

Pistes pour une poursuite de l'étude en 2017

- Méthode : automatisation des relevés internet
- Observations aux mêmes périodes qu'en 2016
- Observations supplémentaires lors de périodes de pics de fréquentation
- Observation du cas particulier de la desserte des stations de sports d'hiver, en développement



Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Cerema Centre-Est

Département Mobilités : 25 avenue François Mitterrand – CS 92803 – 69674 Bron Cedex – Tél +33 (0)4 72 14 31 24

Siège social : Cité des mobilités – 25 avenue François Mitterrand – CS 92803 – 69674 Bron Cedex – Tél +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public – Siret 130 018 310 00099 – TVA Intracommunautaire FR 94 130018310

www.cerema.fr