

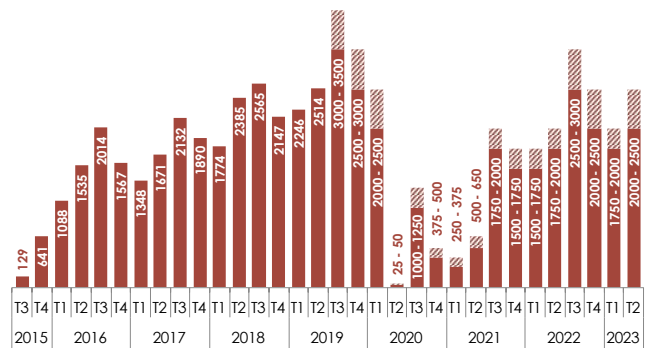
SYNTHÈSE

L'activité du secteur des autocars librement organisés se rapproche de son niveau de 2019 avec un taux d'occupation et des prix élevés

L'activité des services librement organisés d'autocars (SLO) poursuit sa progression vers le niveau atteint avant la crise sanitaire. L'offre reste toutefois en retrait surtout pour la fréquence quotidienne qui se maintient à des niveaux bas, inférieure de 13 % par rapport au 1^{er} semestre 2019. Le nombre de passagers voyageant sur les liaisons domestiques se situe autour de *4 millions*¹ au 1^{er} semestre 2023, mais reste encore inférieur au niveau de 2019. Toutefois, avec plus de *6,5 millions passagers*, la fréquentation totale, qui inclut les passagers sur les liaisons internationales, excède la valeur de 2019 de plus de 5 %. En conséquence, le taux d'occupation reste élevé.

La recette par passager aux 100 km demeure au-dessus de 6 euros, la hausse de la recette moyenne par rapport à la même période de 2019 est importante (+55 %), bien au-delà de l'inflation des prix à la consommation enregistrée en France (+14,6 %) et pourrait indiquer une moindre pression concurrentielle entre les opérateurs.

Nombre de passagers transportés sur les liaisons domestiques et en cabotage (en milliers)



Source : ART

Fermeture de la gare routière de Paris-Bercy après les JO 2024

Le 7 septembre 2023, la Mairie de Paris a annoncé la fermeture après les Jeux Olympiques 2024, de la gare routière de Paris-Bercy², l'aménagement le plus emprunté de France, sans présenter de solutions alternatives. Au 1^{er} semestre 2023, plus de 2 millions de passagers³ ont transité par cette gare, soit environ 30 % des passagers des autocars SLO. Plus de 59 000 mouvements d'autocars SLO s'y sont déroulés ce semestre, soit un toutes les quatre minutes⁴. Paris-Bercy est ainsi une gare essentielle au marché, à la fois pour la desserte des voyageurs de Paris et de l'Île-de-France et pour son rôle de hub des réseaux français des opérateurs FlixBus et BlaBlaCar.

Initialement un parking destiné aux cars de tourisme, la gare routière de Paris-Bercy n'a jamais connu de véritables réaménagements pour accueillir les voyageurs des autocars SLO. Or, de la libéralisation du marché en 2015 jusqu'au pic de l'activité en 2019, la fréquentation des autocars a été multipliée par 10 et celle des passagers par 20. Cette situation explique en partie les difficultés rencontrées par le gestionnaire pour gérer les flux de cars et de voyageurs et les problématiques posées par cette gare en matière de qualité de service offerte aux voyageurs, déjà exposées par l'ART.

Sondés, les opérateurs confirment le rôle essentiel d'une gare routière parisienne (à proximité d'un accès aux transports collectifs) dans leur activité et pour la pérennité du marché.

La plupart des autres gares routières franciliennes aujourd'hui accessibles aux SLO n'offrent pas la même accessibilité au centre de Paris, et, partant, ne présentent pas la même capacité à assurer la compétitivité de l'autocar longue distance pour rejoindre la capitale. En outre, la capacité actuellement disponible pourrait ne pas être suffisante pour accueillir les autocars desservant aujourd'hui la gare de Paris-Bercy dans des conditions satisfaisantes.

Cette situation fait peser un risque que le marché du transport interurbain de voyageurs par autocar soit durablement affecté par la décision de la Mairie de Paris. Concrètement, la fermeture de la gare routière de Paris-Bercy, sans qu'une alternative satisfaisante puisse être offerte aux opérateurs, pourrait remettre en cause les bénéfices apportés par la libéralisation. Elle pourrait pousser plusieurs millions d'usagers à se reporter sur des modes plus coûteux, engendrant pour eux une perte de pouvoir d'achat et pour la collectivité, une perte de plusieurs dizaines de millions d'euros par an. Elle impacterait l'accessibilité de la capitale depuis les régions et pourrait conduire plusieurs centaines de milliers de personnes à renoncer à voyager. Elle n'irait pas non plus dans le sens d'une mobilité moins carbonnée, puisqu'il est établi que le bilan environnemental de la libéralisation des services interurbains de transport routier de voyageurs est positif : sans une offre satisfaisante, une part des usagers préféreront se déplacer en voiture.

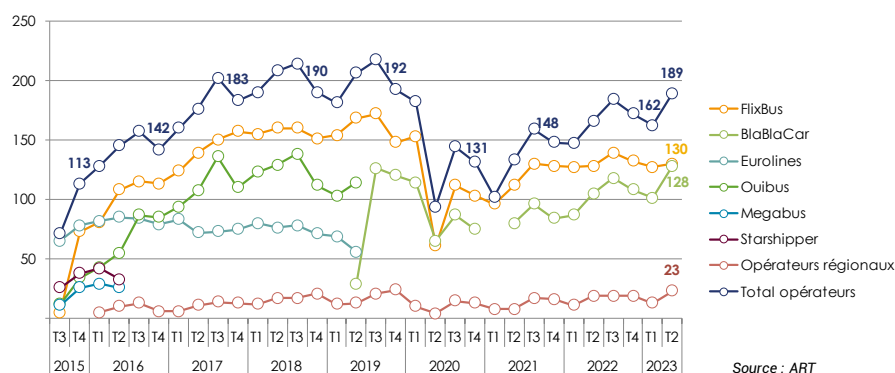
BILAN DE L'OFFRE AU 1^{ER} SEMESTRE 2023

L'offre retrouve les caractéristiques observées en 2019 ...

Alors que l'offre de liaisons a retrouvé son niveau d'avant-crise, l'offre de dessertes reste en retrait par rapport à 2019, en raison de la stagnation de l'offre de FlixBus (plus précisément d'une restructuration étant donné la hausse en parallèle du nombre de liaisons). Entre-temps, la forte reprise chez BlaBlaCar a permis à l'opérateur d'égaliser, fin juin 2023, la couverture des unités urbaines de son principal concurrent (68 % d'unités urbaines desservies par BlaBlaCar et 69 % par FlixBus). Le nombre de liaisons augmente nettement chez les deux opérateurs nationaux. FlixBus opérait respectivement 81 % et 74 % des liaisons aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres 2023, contre 45 % et 51 % pour BlaBlaCar.

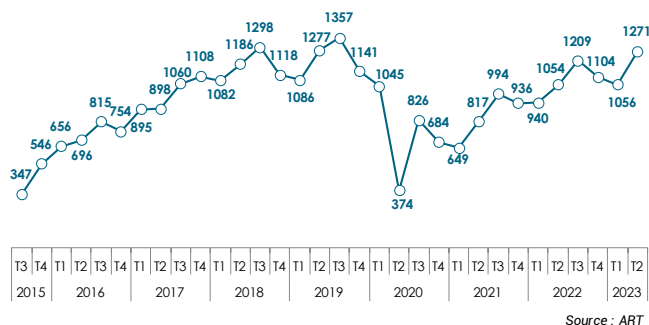
Au côté de FlixBus et BlaBlaCar opérant à l'échelle nationale, sept autres opérateurs sont actifs au 1^{er} semestre 2023, dont deux saisonniers. Depuis janvier 2023, un nouvel opérateur local, TLFD, exploite un service en Corse entre Sari-Solenzara et Bastia. Resalp, pour sa part, n'a pas rouvert ses lignes d'hiver dans les Alpes fin 2022-début 2023.

Nombre d'unités urbaines desservies par opérateur



Source : ART

Nombre de liaisons commercialisées



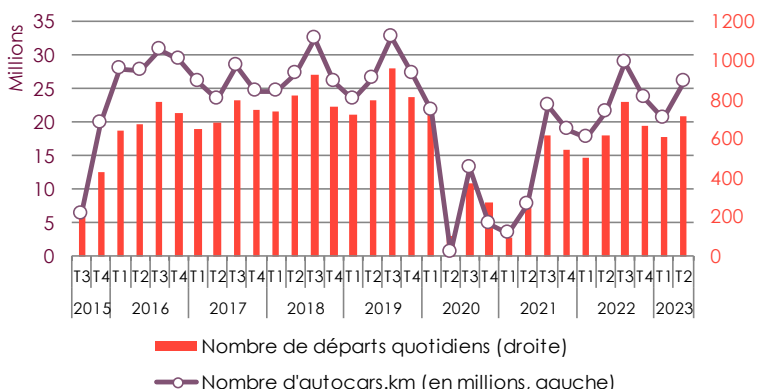
Source : ART

... à l'exception des quantités et fréquences proposées

Lors du 1^{er} semestre 2023, le volume d'autocars.km est toujours moindre que celui de la même période de 2019, même si un rattrapage est constaté en fin de semestre.

La reprise est aussi moindre pour la fréquence quotidienne des autocars qui reste durablement inférieure au niveau d'avant-crise. On constate ainsi un ajustement du modèle d'exploitation des autocars avec moins de circulations mais plus longues. La hausse des coûts d'exploitation (notamment ceux de carburant) et le manque de conducteurs peuvent expliquer cette offre encore en retrait et ces changements dans la structure de l'offre. La pénurie de conducteurs semble améliorée par rapport à la situation critique de 2022, mais la FNTV⁵ estime encore un manque de milliers de conducteurs de bus en été 2023.

Nombre d'autocars.km et de départs quotidiens des autocars SLO



Source : ART

Chiffres clés

► **Opérateurs actifs :**
7 au 1^{er} trimestre
9 au 2^{ème} trimestre

► **Nombre d'unités urbaines desservies :**
162 au 1^{er} trimestre
189 au 2^{ème} trimestre

► **Nombre de liaisons* commercialisées :**
1 056 au 1^{er} trimestre
1 271 au 2^{ème} trimestre

► **Nombre de départs quotidiens :**
606 au 1^{er} trimestre
715 au 2^{ème} trimestre

► **Nombre d'autocars.km parcourus :**
20,5 M au 1^{er} trimestre
25,9 M au 2^{ème} trimestre

► **Évolution S1 2023 versus ...**
S1 2022 / S1 2019

Dessertes**	+14 % / -8 %
Liaisons**	+21 % / -0,5 %
Départs	+18 % / -13 %
Autocars.km	+18 % / -7 %
Sièges.km	+19 % / -5 %

* Entre deux unités urbaines
** Valeur du 2^{ème} trimestre

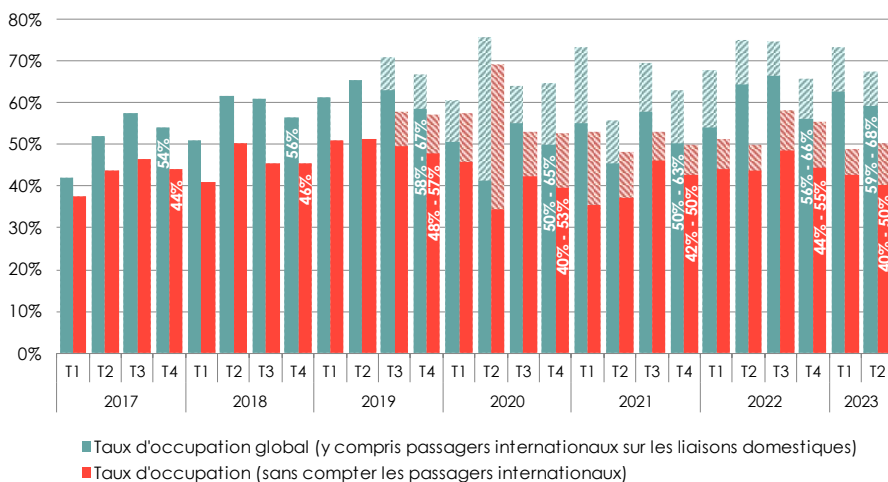
BILAN DE LA DEMANDE AU 1^{ER} SEMESTRE 2023

La fréquentation continue sa progression et le taux d'occupation reste élevé

Au moins 3,8 millions de passagers ont été transportés par les autocars SLO au 1^{er} semestre 2023 sur les liaisons domestiques et en cabotage, en hausse de 15 % sur un an. La fréquentation atteint ainsi au moins 80 % du niveau de la même période de 2019. La progression est particulièrement forte pour la fréquentation internationale⁶. Par conséquent, le cumul des fréquentations domestique et internationale se situe entre 6,5 et 7,5 millions de passagers et dépasse largement son niveau d'avant-crise.

Le taux d'occupation moyen par autocar du 1^{er} semestre 2023 reste élevé, confirmant une tendance qui se dessine depuis le 2^{ème} trimestre 2022. L'adaptation au plus juste de l'offre à la demande ainsi que la forte fréquentation internationale sont les facteurs favorisant un taux d'occupation élevé.

Taux d'occupation moyen par autocar



Source : ART

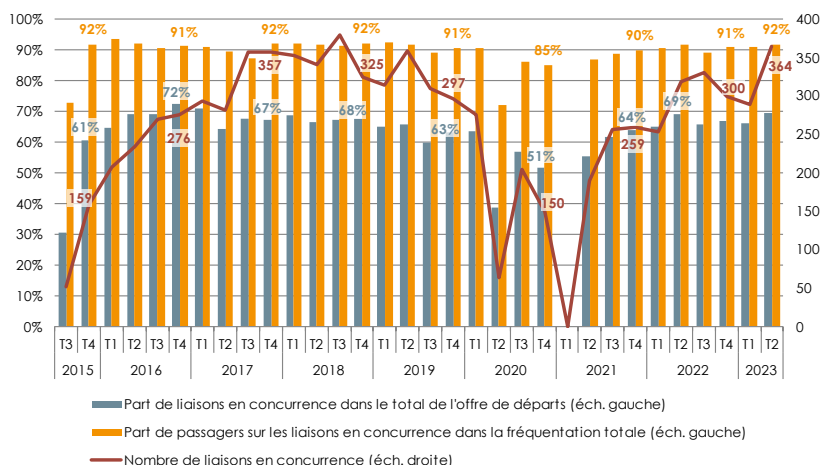
La structure de la demande poursuit la tendance d'avant la crise sanitaire

Au 2^{ème} trimestre 2023, 92 % des passagers voyagent sur des liaisons en concurrence, une part stable sur un an et qui rejoint aussi les valeurs de 2019. Côté offre, les liaisons en concurrence représentent 30 % de l'offre de liaisons et 70 % des départs d'autocars, des proportions inchangées par rapport à 2022 et aux années d'avant-crise.

Ainsi, la hausse de l'offre de liaisons a permis de préserver la part de liaisons en concurrence et de passagers disposant d'une alternative. Pourtant, la baisse constatée de la quantité d'offre (kilomètres parcourus et nombre de départs) par rapport à 2019, pourrait limiter les effets du maintien de la concurrence à l'échelle des liaisons proposées aux voyageurs.

La répartition de la demande par type de liaison suit la dynamique précédant la crise sanitaire. La part de la fréquentation sur les liaisons radiales poursuit la baisse entamée depuis le 4^{ème} trimestre 2021, au profit des liaisons transversales.

Nombre de liaisons en concurrence et leur poids dans l'offre et la fréquentation



Source : ART

Chiffres clés

► Nombre de passagers transportés :

[1,75 M ; 2 M] au 1^{er} trimestre
[2 M ; 2,5 M] au 2^{ème} trimestre

► Nombre de passagers.km :

[474 M ; 541 M] au 1^{er} trimestre
[559 M ; 699 M] au 2^{ème} trimestre

► Taux d'occupation :

[63 % ; 73 %] au 1^{er} trimestre
[59 % ; 68 %] au 2^{ème} trimestre

► Part des passagers sur les liaisons ...

... en concurrence* :

91 % au 1^{er} trimestre
92 % au 2^{ème} trimestre

... radiales** :

47 % au 1^{er} trimestre
46 % au 2^{ème} trimestre

► Évolution S1 2023 versus ...

S1 2022 Passagers [+15 % ; +20 %]
S1 2019 [-21 % ; -5 %]

S1 2022 Passagers.km [+12 % ; +17 %]
S1 2019 [-23 % ; -8 %]

* Liaisons opérées par plus d'un opérateur national
** Liaisons au départ ou à destination de l'unité urbaine de Paris

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES AU 1^{ER} SEMESTRE 2023

L'évolution de la recette moyenne se situe bien au-delà de l'inflation, indiquant peut-être une moindre concurrence

La recette moyenne est supérieure à 6 euros par passager aux 100 km, un niveau acquis depuis le 3^{ème} trimestre 2022. Par rapport au 1^{er} semestre 2019, il s'agit d'une hausse de 55 % de la recette moyenne⁷, bien au-delà de l'inflation enregistrée en France sur la même période (14,6 % pour l'ensemble des produits et 22,3 % pour les services de transport selon l'INSEE (indices IPCH)).

L'augmentation moindre de l'offre que de la demande, qui affecte le taux de remplissage et ainsi la recette moyenne du fait d'une « tarification dynamique »⁸, pourrait indiquer une moindre pression concurrentielle entre les opérateurs et avec les autres modes. L'Autorité s'attachera donc à poursuivre ses études sur la situation concurrentielle du secteur afin de mieux comprendre les ressorts de cette situation et de décider des suites éventuelles à donner à ces observations.

Il en résulte que le chiffre d'affaires du 1^{er} semestre 2023 a augmenté de moitié sur un an, atteignant un niveau record pour un premier semestre. À plus de 65 millions d'euros, le chiffre d'affaires excède de loin le résultat de la même période en 2019, alors que la demande ne retrouve pas encore le niveau du semestre correspondant.

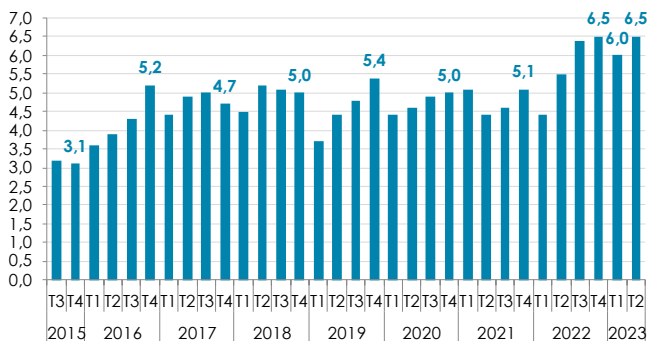
Chiffres clés

► Chiffre d'affaires :
[29 M ; 33 M] au 1^{er} trimestre
[37 M ; 46 M] au 2^{ème} trimestre

► Évolution S1 2023 versus ...
Chiffre d'affaires
S1 2022 [+42 % ; +48 %]
S1 2019 [+20 % ; +44 %]

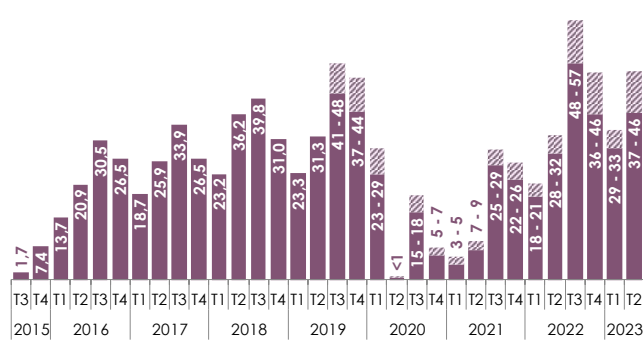
► Recette moyenne par passager aux 100 km :
6,0 € au 1^{er} trimestre
6,5 € au 2^{ème} trimestre

Recette par passager aux 100 km (en euros HT)



Source : ART

Chiffre d'affaires du secteur (en millions d'euros HT)



Source : ART

¹ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3^{ème} trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives et liées à la fréquentation globale. L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique et/ou entre crochets tout au long de ce document.

² https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/09/07/la-gare-routiere-de-paris-bercy-sera-fermee-apres-les-jeux-olympiques-2024_6188271_3234.html

³ La fréquentation ici inclus tous les passagers qui montent et descendent d'un autocar à Paris-Bercy (y compris ceux qui voyagent de/à l'étranger).

⁴ y compris les lignes internationales ayant au moins d'une liaison en cabotage en France.

⁵ <https://www.fntv.fr/communication/communiqués-de-presse/article/recrutement-de-conducteurs-de-cars-scolaires-la-situation-s-ameliore-mais>

⁶ La fréquentation sur les lignes internationales se répartit entre (i) les passagers voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage et (ii) ceux voyageant sur des liaisons à origine ou destination internationale. La partie (i) forme avec la fréquentation sur des liaisons (purement) domestiques la fréquentation sur le périmètre domestique. La partie (ii) correspond à la fréquentation internationale.

⁷ La hausse de la recette moyenne reste importante (36 %) même si la comparaison est faite sur le niveau moyen de toute l'année 2019. Pour rappel, la recette moyenne du 1^{er} trimestre 2019 est particulièrement faible en raison de la campagne promotionnelle mise en place par FlixBus.

⁸ La « tarification dynamique », traduit de l'anglais « yield management », réalise une modulation des prix en fonction de la date de départ et du niveau de remplissage du car.

Avertissement

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données collectées trimestriellement auprès des opérateurs en application de la décision n° 2017-042 du 29 mars 2017. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des opérateurs de transport régulier de voyageurs par autocar de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

La réutilisation des chiffres présentés nécessite la mention de la source (Autorité de régulation des transports).

La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques figurant dans les bilans trimestriels/semestriels publiés précédemment et dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité. Les données nouvelles contenues dans ce bilan, relatives au dernier semestre à date, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage : Fabien Couly

Auteur : Anh Lai, Nicolas Wagner