

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 11 juin 2024

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE DES GARES ROUTIÈRES EST UN ENJEU CRUCIAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES AUTOCARS LONGUE DISTANCE

Le marché des autocars longue distance dépasse largement son niveau d'avant-crise grâce aux passagers internationaux.

DES GARES ROUTIÈRES ESSENTIELLES AU BON FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ MAIS À LA QUALITÉ DE SERVICE INSUFFISANTE

Les gares routières les plus fréquentées par les autocars longue distance ou services librement organisés (SLO) de transport routier de voyageurs (comme Flixbus ou BlaBlaCar Bus), sont en majorité des gares routières de centre-ville, bien desservies et souvent adossées à une gare ferroviaire.

Avec plus de 4 millions de passagers, et près de 500 destinations desservies, la gare de Paris-Bercy reste la plus fréquentée au niveau national et celle proposant le plus de destinations en 2023, suivie par les gares de Lyon, Toulouse, Grenoble et Lille. L'identification de solutions alternatives viables à sa fermeture¹ apparaît ainsi indispensable pour le bon fonctionnement du marché des autocars longue distance.

Si les gares routières répondent, pour l'essentiel, aux principales attentes de leurs usagers, la moitié des dix gares françaises les plus fréquentées sont loin de disposer de tous les services ou équipements pouvant raisonnablement être attendus d'une grande gare routière (salle d'attente pour les passagers, salle de repos pour les conducteurs, notamment). L'amélioration de la qualité de service dans les gares routières constitue ainsi un enjeu majeur pour le bon développement du secteur.

UNE FRÉQUENTATION AU PLUS HAUT GRÂCE AUX PASSAGERS INTERNATIONAUX

Alors que l'offre augmente sur un an, elle reste inférieure au niveau d'avant-crise (8 % départs en moins), même si les kilomètres parcourus par les autocars longue distance retrouvent quasiment leur niveau de 2019.

Par ailleurs, si la fréquentation domestique stagne par rapport à 2019, la partie internationale est en forte hausse (de plus de 50 %) : grâce à cette dynamique, la fréquentation totale dépasse largement celle d'avant-crise.

¹ Une étude pilotée par l'Autorité de régulation des transports (ART) est en cours sur le sujet, en association avec l'ensemble des parties prenantes.

Le taux des retards de plus de 15 minutes augmente d'un point sur un an pour atteindre 21,5 % des autocars ayant circulé en 2023, soit un taux supérieur à celui des TGV et des trains Intercités (qui s'établissent, respectivement, à 11 % et 19 % au même seuil de 15 minutes en 2023).

UNE RECETTE KILOMÉTRIQUE EN HAUSSE, BIEN AU-DELÀ DE L'INFLATION

Le chiffre d'affaires du secteur s'établit à un niveau record, supérieur à 154 millions d'euros, en hausse d'environ 20 % par rapport à 2019, sous un double effet. D'une part, à plus de 62 % en moyenne en 2023, le taux d'occupation des autocars longue distance reste très élevé, et ce tout au long de l'année. D'autre part, en continuité avec le haut niveau observé au 2nd semestre 2022, la recette moyenne par passager connaît une évolution supérieure à l'inflation constatée et s'établit à plus de 6 euros pour 100 km en 2023.

Au dernier trimestre 2023, les liaisons domestiques en concurrence – c'est-à-dire opérées par les deux opérateurs à la fois – représentent 69 % des départs et 93 % des passagers transportés. Cette intensité concurrentielle, comparable à celle observée en 2018, juste avant l'apparition du duopole, ne s'est toutefois pas traduite par une modération tarifaire, l'écart entre la recette moyenne des liaisons en concurrence et celle des liaisons sans concurrence (plus élevée) se resserrant.

Consulter :

- [Le rapport annuel du transport routier de voyageurs et des gares routières 2023](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

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 n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est ainsi devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis le 29 décembre 2023 par Thierry Guimbaud.