

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

Bilan du 1^{er} semestre 2024

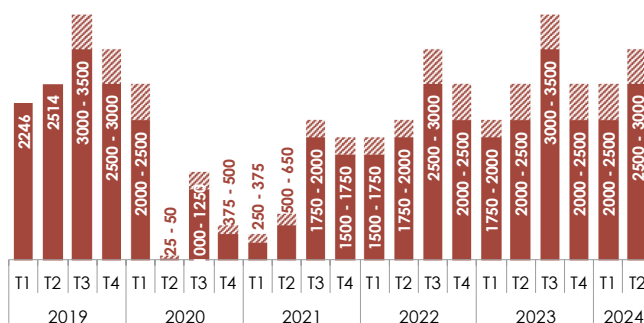
SYNTHÈSE

L'activité du secteur des autocars librement organisés retrouve son niveau de 2019 alors que les prix baissent sur un an

L'activité des services librement organisés d'autocars (SLO) atteint à nouveau le niveau précédant la crise sanitaire. L'offre progresse de 20 % sur un an pour retrouver le volume du 1^{er} semestre 2019. Le nombre de passagers voyageant sur les liaisons domestiques dépasse 4,5 millions¹ au 1^{er} semestre 2024, atteignant ainsi sa valeur d'avant-crise. De plus, avec *plus de 8 millions* de passagers, la **fréquentation totale**, qui inclut les passagers sur les liaisons internationales, **excède celle de 2019 de plus de 30 %**. Le taux d'occupation a connu une légère baisse ce semestre en raison d'une hausse plus forte de l'offre que celle de la demande, notamment au 1^{er} trimestre.

La recette par passager aux 100 km a baissé de 10 % sur un an pour descendre en-dessous de 6 euros. Toutefois, du fait de la hausse de la fréquentation, le chiffre d'affaires reste proche du niveau observé au 1^{er} trimestre 2023.

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



Source : ART

Étude sur les stratégies d'accueil des autocars SLO en Île-de-France après la fermeture de la gare de Paris Bercy-Seine

L'ART a publié le 18 juillet 2024 son étude relative à l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France², à la suite de l'annonce, en septembre 2023, par la Ville de Paris de son intention de fermer la gare de Bercy.

La gare de Bercy-Seine est une infrastructure essentielle pour le secteur des services librement organisés (SLO) : sur l'année 2023, 4,7 millions de voyageurs y ont transité³, soit 30 % des voyageurs SLO⁴. Au regard du rôle majeur de cette infrastructure, l'ART a examiné quelles pourraient être les solutions alternatives à la gare de Bercy et leurs conditions de mise en œuvre.

Cette étude a été réalisée en lien étroit avec les acteurs du secteur et a permis d'identifier que la ou les infrastructures de report devaient répondre *a minima* à **trois critères pour accueillir les SLO et leurs passagers** dans des conditions satisfaisantes :

- La capacité de la gare doit être suffisante (35 quais au minimum à court terme, 45 quais à long terme). Elle devra en outre disposer de zones de remisages des autocars ;
- Le report de la gare de Bercy doit s'effectuer sur un nombre limité de gares, lesquelles devront être soit centrales soit directement connectées au centre de l'agglomération parisienne, afin notamment de faciliter les correspondances des passagers (13 % actuellement à Bercy) qui se font aujourd'hui sur un site unique ;
- Le niveau de qualité de service doit être conforme aux standards internationaux, avec notamment des espaces d'attente couverts, entretenus et sécurisés, une information en gare et une offre de billetterie afin de favoriser la fréquentation.

Sur cette base et au regard de l'étude d'impact menée par l'ART, le site de la gare Pershing, situé à Porte Maillot, apparaît comme pertinent pour accueillir les autocars SLO, sous réserve de travaux d'aménagement. Cependant, sa capacité serait insuffisante, un autre site est donc nécessaire pour accueillir le reste du trafic. Deux options sont envisageables, en complément de la gare Pershing :

- Rediriger le reste du trafic vers une nouvelle gare, à aménager, à Rosny Bois-Perrier, au niveau du centre commercial Rosny 2, situé à proximité de la station de RER E, de la ligne 11 et de la future ligne 15 du réseau métropolitain. Le site permettrait d'offrir des aménagements de qualité. Mais la mise en place d'une gare routière doit être décidée.
- Rediriger, dans un premier temps, de manière temporaire, le reste du trafic vers le parking de Douaumont (près de la Porte de Clichy) puis, dans un deuxième temps, de manière pérenne, vers une nouvelle gare à Saint-Denis Pleyel. Pour rendre cette stratégie opérationnelle, il est nécessaire que l'accueil de passagers au sein du parking de Douaumont soit autorisé et que la création d'une gare routière à Saint-Denis Pleyel soit actée.

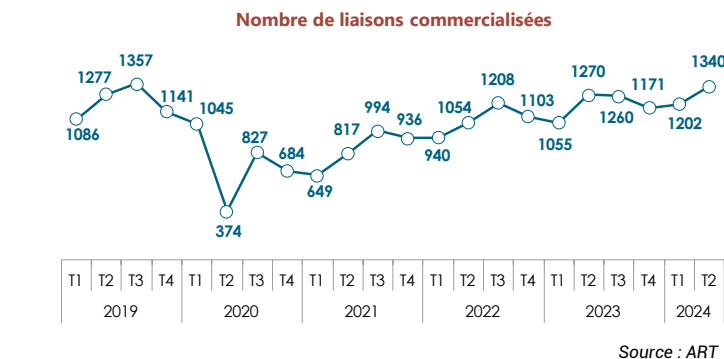
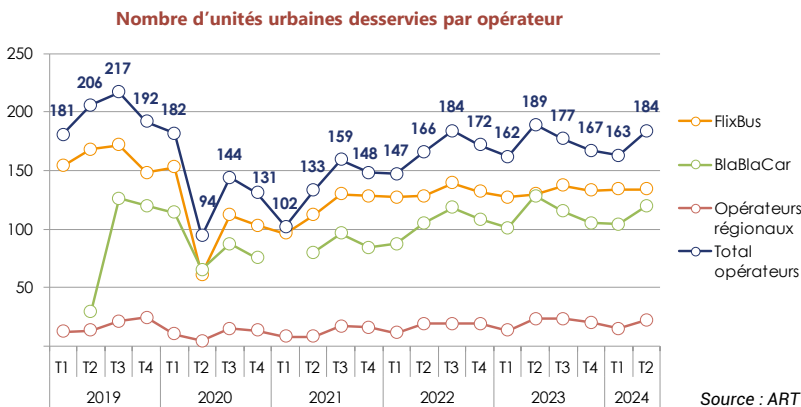
Il appartient désormais aux pouvoirs publics, en lien avec les propriétaires des sites, de construire une solution viable répondant aux besoins des usagers et assurant la pérennisation de l'offre SLO en Île-de-France. À cette fin, l'Autorité estime indispensable de mettre en place une structure de gouvernance associant l'ensemble des parties prenantes pour déterminer le choix du meilleur scénario, accompagner la décision finale et s'assurer que tous les obstacles soient levés.

BILAN DE L'OFFRE AU 1^{ER} SEMESTRE 2024

L'offre continue d'augmenter sur un an et dépasse le niveau de 2019

Le nombre de liaisons poursuit sa croissance en début d'année 2024, avec 70 liaisons supplémentaires sur un an (soit une hausse de 6 %), et dépasse ainsi son niveau d'avant-crise. Les deux opérateurs nationaux ont augmenté leur offre de liaisons par rapport au 1^{er} semestre 2023 (+8 % pour FlixBus et +5 % pour BlaBlaCar). FlixBus opérait respectivement 84 % et 76 % des liaisons aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres 2024, contre 45 % et 51 % pour BlaBlaCar, des proportions stables sur un an. L'offre de dessertes, quant à elle, se stabilise par rapport au 1^{er} semestre 2023 mais reste en retrait par rapport à 2019. Un modèle post-crise avec un maillage plus dense des liaisons sur une base plus limitée de villes desservies se confirme.

Au côté de FlixBus et BlaBlaCar opérant à l'échelle nationale, sept autres opérateurs sont actifs au 1^{er} semestre 2024, dont deux saisonniers (Resalp au 1^{er} trimestre et Migratour au 2^{ème} trimestre)⁵.



Le 1^{er} semestre le plus circulé depuis la libéralisation du marché

Avec 56 millions de kilomètres parcourus au 1^{er} semestre 2024, les autocars SLO ont atteint un nouveau volume record d'autocars.km pour un début d'année.

Cette forte reprise est également observée en termes de fréquences de services d'autocars SLO, atteignant près de 800 départs par jour en moyenne sur le semestre, également un record pour la première moitié d'une année. La stabilisation des coûts d'exploitation (le carburant et les salaires) et la hausse de la fréquentation (voir en page suivante) peuvent expliquer cette expansion de l'offre. La pénurie de conducteurs reste d'actualité mais semble affecter moins fortement le secteur par rapport aux deux années précédentes. La FNTV⁶ estime à l'été 2024 qu'il manque 3 000 conducteurs, comparés aux 6 000 manquants en 2023 et 8 000 en 2022.

Chiffres clés

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

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

► **Nombre de liaisons* commercialisées :**
1 202 au 1^{er} trimestre
1 340 au 2^{ème} trimestre

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

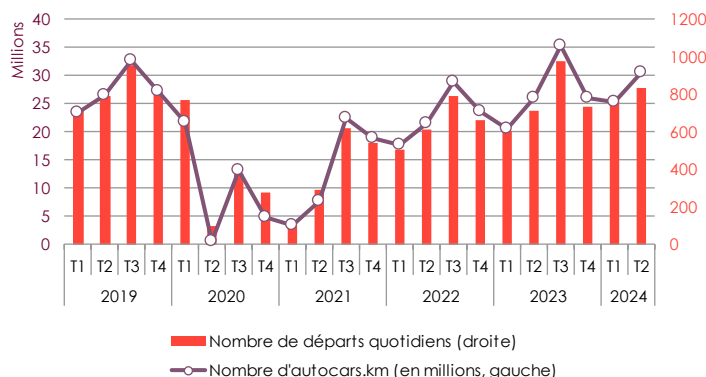
► **Nombre d'autocars.km parcourus :**
25,4 M au 1^{er} trimestre
30,6 M au 2^{ème} trimestre

► Évolution S1 2024 versus ... S1 2023 / S1 2019

Dessertes**	- 3 % / -11 %
Liaisons**	+ 6 % / + 5 %
Départs	+21 % / + 5 %
Autocars.km	+20 % / +12 %
Sièges.km	+21 % / +16 %

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

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

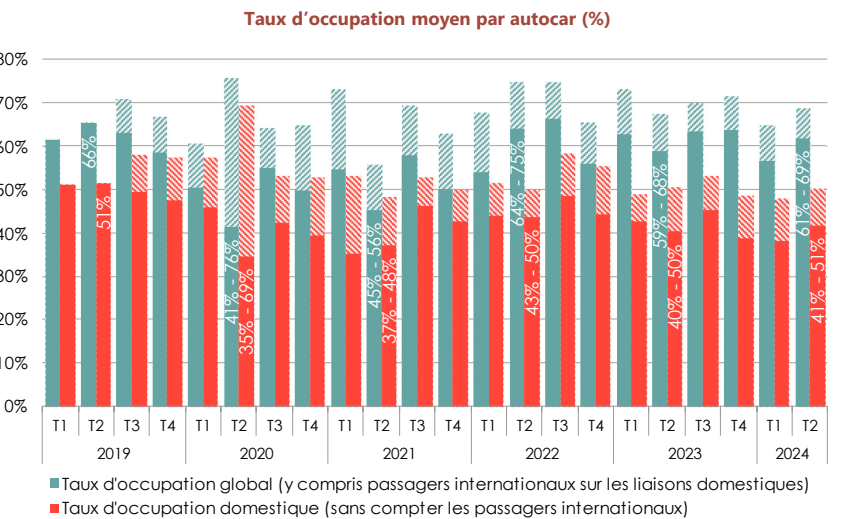


BILAN DE LA DEMANDE AU 1^{ER} SEMESTRE 2024

La fréquentation atteint son niveau de 2019 et le taux d'occupation reste élevé

Entre 4,5 et 5 millions de passagers ont été transportés par les autocars SLO au 1^{er} semestre 2024 sur les liaisons domestiques et en cabotage, en hausse sur un an. La fréquentation domestique atteint ainsi le niveau de la même période de 2019 (4,8 millions de passagers). La part internationale⁷ poursuit sa hausse, représentant, depuis le 2^{ème} semestre 2022, 40 % de la fréquentation totale. Par conséquent, le cumul des fréquentations domestique et internationale se situe entre 8 et 9 millions de passagers et dépasse le niveau d'avant-crise de plus de 30 %.

Le taux d'occupation (global) moyen par autocar reste élevé à la fin du 1^{er} semestre 2024, malgré un léger repli au 1^{er} trimestre. Il est ainsi comparable aux niveaux constatés depuis 2019 hors Covid-19. 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.

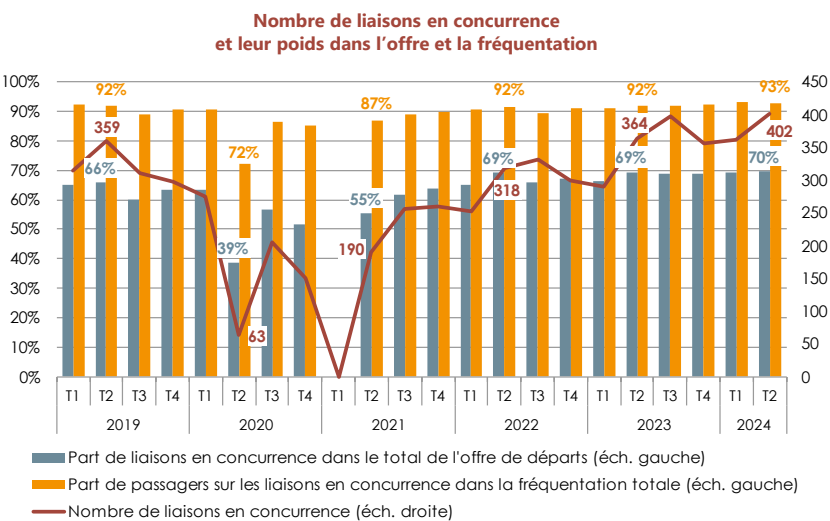


Source : ART

La structure de la demande est inchangée

Au 1^{er} semestre 2024, 93 % des passagers voyagent sur des liaisons en concurrence, une part stable sur un an et qui dépasse 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 aux années précédentes hors Covid-19. Ainsi, la hausse de l'offre n'a pas affecté le maintien de la part de liaisons en concurrence et de passagers disposant d'une alternative modale.

La répartition de la demande par type de liaison (radiale ou transversale) 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. Cette diminution s'explique par une reprise plus faible de la fréquentation radiale que celle des liaisons transversales.



Source : ART

Chiffres clés

- **Nombre de passagers domestiques transportés :**
[2 M ; 2,5 M] au 1^{er} trimestre
[2,5 M ; 3 M] au 2^{ème} trimestre
- **Nombre de passagers.km :**
[524 M ; 655 M] au 1^{er} trimestre
[694 M ; 833 M] au 2^{ème} trimestre
- **Taux d'occupation :**
[56 % ; 65 %] au 1^{er} trimestre
[61 % ; 69 %] au 2^{ème} trimestre
- **Part des passagers sur les liaisons ...**
 - ... en concurrence* :
93 % au 1^{er} trimestre
93 % au 2^{ème} trimestre
 - ... radiales** :
50 % au 1^{er} trimestre
44 % au 2^{ème} trimestre
- **Évolution S1 2024 versus ...**
 - Passagers domestiques
S1 2023 en hausse
S1 2019 stable
 - Passagers.km domestiques
S1 2023 en hausse
S1 2019 stable

* 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 2024

La recette moyenne descend en-dessous de 6 euros mais le chiffre d'affaires reste stable grâce à la hausse de la fréquentation

Après six trimestres consécutifs où elle était supérieure à 6 euros, la recette par passager aux 100 km au 1^{er} semestre 2024 a baissé de 10 % sur un an. Le niveau au 1^{er} trimestre, 5,4 euros, est aussi le plus bas depuis deux ans, en ligne avec le recul du taux de remplissage des autocars à la même période. On constate, au 1^{er} semestre 2024, pour des taux d'occupation comparables (variable principale de détermination dynamique des prix, dénommée «yield management»), une recette par passager inférieure à celle observée en 2023. Cela pourrait s'expliquer par une baisse des coûts de production (coût du carburant notamment) répercutée sur les prix proposés aux passagers.

Malgré une recette kilométrique moindre, le chiffre d'affaires du 1^{er} semestre 2024 reste stable sur un an, grâce à la hausse de la fréquentation. À près de 70 millions d'euros, le chiffre d'affaires établit un record pour un 1^{er} semestre et excède fortement celui de la même période en 2019, qui atteignait un niveau exceptionnellement bas en raison d'une offre promotionnelle mise en place par FlixBus.

Chiffres clés

► Chiffre d'affaires :
[28 M ; 35 M] au 1^{er} trimestre
[41 M ; 49 M] au 2^{ème} trimestre

► Évolution S1 2024 versus ...
S1 2023 Chiffre d'affaires stable
S1 2019 en hausse

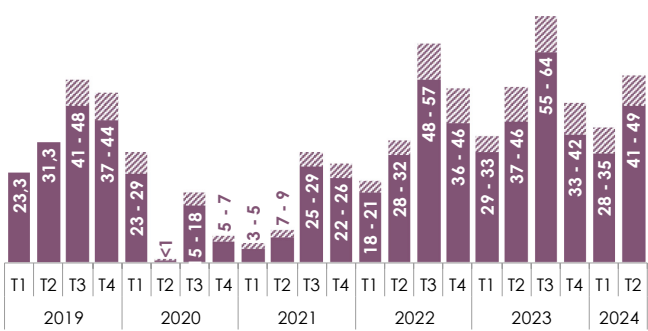
► Recette moyenne par passager aux 100 km :
5,4 € au 1^{er} trimestre
5,9 € au 2^{ème} trimestre

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 dans le texte et en hachuré dans les graphiques tout au long de ce document.

² <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/07/rapport-art-sur-laccueil-des-slo-en-idf-juillet-2024.pdf>

³ La fréquentation ici inclut 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 une liaison en cabotage en France.

⁵ Resalp propose une liaison entre l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Briançon sur les mois de décembre à mars. Le service SLO de Migratour retrace une partie du chemin de Saint Jacques de Compostelle (entre Le Puy en Velay et Conques) entre avril et octobre.

⁶ https://www.francetvinfo.fr/france/rentree/il-manque-3-000-conducteurs-de-cars-scolaires-indique-jean-sebastien-barrault-president-de-la-federation-nationale-des-transporteurs-de-voyageurs_6758716.html

⁷ 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.

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 : Thierry Guimbaud

Pilotage : Fabien Couly

Auteurs : Alexandra Hassler, Anh Lai