



MOBILITÉ

Octobre 2019 • www.institutparisregion.fr

LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS : UN SECTEUR EN MOUVEMENT

8,9 millions

DE VOYAGEURS SUR LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO) EN 2018, SOIT UNE PROGRESSION DE 26 % EN UN AN*.

23 communes

FRANCIENNES DESSERVIES PAR AU MOINS UN SLO EN 2018.

*Source : Autorité de régulation des transports (ex-Arafer).

LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO), MIEUX CONNUS SOUS LA DÉNOMINATION « CARS MACRON », PROPOSENT DEPUIS 2015 UNE NOUVELLE OFFRE AUX VOYAGEURS DE MOYENNE ET LONGUE DISTANCES. SI LEUR PART DE MARCHÉ RESTE FAIBLE, ILS AFFICHENT UNE TRÈS FORTE CROISSANCE. LA CONCENTRATION DU SECTEUR SE POURSUIT PUISQUE SEULS DEUX OPÉRATEURS DEMEURENT AUJOURD'HUI DANS LA COURSE. EN ÎLE-DE-FRANCE, L'OFFRE RESTE PRINCIPALEMENT ORGANISÉE AUTOUR DE PARIS, MAIS D'AUTRES PÔLES DE DESSERTE ÉMERGENT PETIT À PETIT.

La mobilité de moyenne et longue distances des Français, appelée aussi mobilité interurbaine, connaît une croissance plus rapide que celle de la population ces dernières années. Entre 2012 et 2017, la population a crû à un rythme annuel de 0,4 % par an, contre 1,2 % pour les flux de transports intérieurs de voyageurs. Dans les déplacements domestiques en transport collectif de moyenne et longue distances, le ferroviaire reste largement prépondérant. Pour l'année 2018, il totalise 64,1 milliards de voyageurs-km (Lexique) réalisés en trains à grande vitesse (TGV, 58,6 milliards) ou en trains interurbains (5,5 milliards). Vient ensuite l'aérien avec 15,4 milliards de voyageurs-km [ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018]. Les modes historiques commencent toutefois à être concurrencés par deux offres alternatives, le covoiturage de longue distance et les services librement organisés (SLO). Si les données relatives au covoiturage restent difficiles à consolider, les « autocars Macron » ont en revanche généré 2,7 milliards de voyageurs-km, soit une part modale de moins de 3 %, en considérant le ferroviaire et l'aérien.

LES SLO : UNE NOUVELLE OFFRE EN FORTE CROISSANCE

Les SLO se développent à un rythme soutenu depuis l'ouverture à la concurrence permise par la loi Macron de 2015 (encadré « Une nouvelle législation »). Selon l'Autorité de régulation des transports (ex-Arafer), le nombre de voyageurs internes à la France en 2018 a atteint 8,9 millions, soit une progression de 26 % en un an, et de 15 % l'année précédente. Cette nouvelle offre entraîne majoritairement un report de trafic depuis les autres modes de transport, et crée donc relativement peu de flux nouveaux. En effet, les enquêtes de l'Autorité de régulation des transports révèlent

UNE NOUVELLE LÉGISLATION POUR LES LIAISONS EN AUTOCAR

La loi du 6 août 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») a totalement libéralisé la création des liaisons par autocar de plus de 100 km. Les liaisons inférieures à 100 km doivent quant à elles être validées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) afin d'assurer leur complémentarité avec les services conventionnés organisés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

qu'en l'absence de SLO, 83 % des voyageurs [Arafer, 2017] auraient quand même réalisé leur déplacement en empruntant un autre mode.

Une offre meilleur marché et plus flexible, mais plus lente

Sur les trajets desservis par les TGV, les SLO proposent une offre beaucoup plus lente, mais à des tarifs attractifs, notamment en prix d'appel. Par exemple : les temps de parcours d'un Paris-Lyon sont de 2 h en TGV contre 6 h en autocar ; de respectivement 1 h et environ 3 h pour un Paris-Lille. Sur ces trajets, les SLO s'adressent donc plutôt aux segments de marché des jeunes et des individus les plus modestes. Le lancement des services *low cost* Ouigo par la SNCF vise toutefois à rendre les TGV plus accessibles.

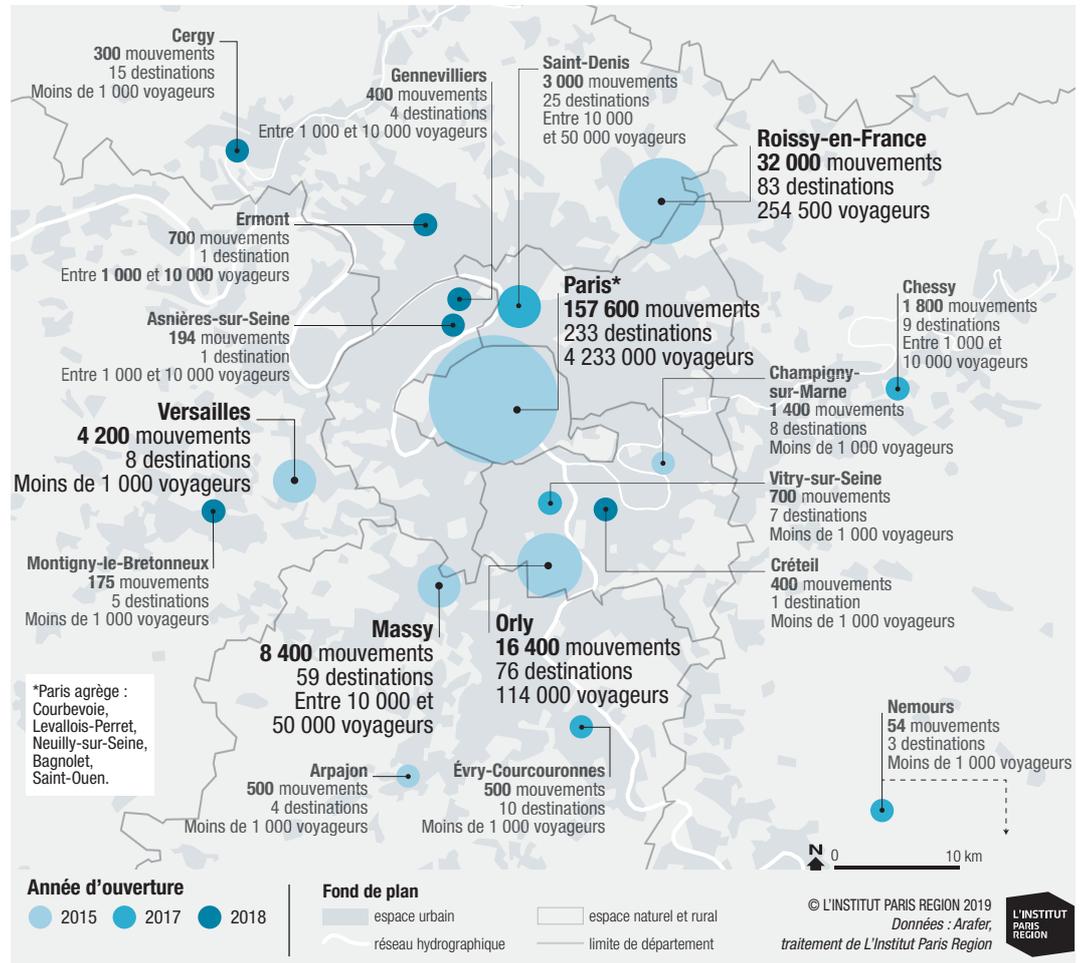
Pour les trajets desservis par les trains Intercités, les écarts de temps de parcours et de prix avec les SLO se réduisent, la concurrence entre les deux modes apparaissant alors de manière plus forte. Au-delà de ce positionnement différent sur les temps et tarifs, l'autocar est un mode plus flexible, puisque la mise en place de nouvelles liaisons (Lexique) ne requiert pas l'implantation d'infrastructures lourdes, à l'exception des gares routières. Les lignes desservent souvent plusieurs villes intermédiaires, avec de

nombreux trajets directs. Les SLO offrent par ailleurs des services très demandés par les populations les plus jeunes, comme le wi-fi, dont le déploiement est en cours sur les lignes SNCF Intercités.

Une concentration du secteur en voie d'achèvement

Cinq opérateurs principaux se sont positionnés lors de la création des SLO en France. Si Megabus et Starshipper ont rapidement été absorbés par FlixBus et Ouibus, le maintien de trois opérateurs (avec Isilines/Eurolines) ne permettait pas au secteur d'atteindre la rentabilité. Bien que le taux d'occupation soit à la hausse (50,1 % en 2017 et 57,8 % en 2018), l'Autorité de régulation des transports estime que les recettes commerciales générées couvraient environ 50 % des coûts d'exploitation en 2018 (contre 34 % en 2016). La poursuite de la concentration du secteur s'avérait indispensable, à l'image de ce qui s'est passé en Allemagne où FlixBus occupe près de 95 % du marché en 2018 (sur l'offre en km). Fin 2018, BlaBlaCar propose à la SNCF d'acquiescer Ouibus, tandis que la SNCF devient actionnaire de BlaBlaCar tout en lui ouvrant sa plate-forme de réservation. Dans la foulée, FlixBus rachète début 2019 les activités d'autocars longue distance d'Isilines et Eurolines.

Les 23 communes franciliennes accueillant des services librement organisés (SLO) (les chiffres présentés concernent uniquement les services qui proposent au moins une liaison interne à la France)



LEXIQUE

Liaison : trajet sans correspondance entre deux gares. Exemple : une ligne Paris-Lyon-Marseille, pour trois liaisons différentes (Paris-Marseille, Paris-Lyon, Lyon-Marseille).

Mouvement : correspond à un départ, une arrivée, ou un arrêt intermédiaire en gare.

Voyageurs-km : somme des kilomètres réalisés par les voyageurs. Cette quantité permet de donner une information précise sur les flux de voyageurs.

La compétition se poursuit entre les deux opérateurs restants : BlaBlaCar annonce en juin, sans attendre l'intégration avec Ouibus, le lancement de 11 lignes (BlaBlaBus) reliant 45 villes en France et en Belgique, avec un objectif de 400 destinations européennes proposées sur la plate-forme oui.sncf d'ici à la fin 2019.

Décryptage des stratégies actuelles des acteurs de la mobilité de moyenne et longue distances

Avec le rachat de Ouibus, BlaBlaCar vise à proposer une offre routière complète pour les trajets interurbains : covoiturage et autocars. Les bases de données des trajets de ses utilisateurs lui fournissent des informations précieuses sur les flux entre villes, à même de lui permettre d'identifier de nouvelles lignes de bus potentielles. Covoiturage et autocars seraient alors repositionnés sur les trajets les plus pertinents.

Flixbus, quant à elle, commence à développer une stratégie d'offre *door to door* (porte-à-porte) en partenariat avec Uber, l'objectif étant de proposer une offre de rabattement lisible et facile vers les arrêts FlixBus. Ainsi, des points de prise en charge et dépose virtuels sont désormais proposés dans l'application Uber pour les points d'arrêts FlixBus. C'est une solution de transport de bout en bout basée sur la complémentarité des modes.

De son côté, la SNCF semble vouloir se recentrer sur son métier historique, faire rouler des trains, après quelques années d'investissements lourds et déficitaires dans des solutions de mobilité innovantes. En plus de Ouibus, elle a cédé récemment iDVROOM (spécialisée dans le covoiturage), s'apprête à le faire avec la société de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) LeCab, et s'interroge sur le devenir de sa société d'autopartage Ouicar. Elle se repositionne ainsi comme « agrégateur de mobilités » via sa plate-forme ouverte Assistant SNCF, et non plus comme « opérateur de mobilité ». Sa stratégie de reconquête des parts de marché aux SLO et aux services de covoiturage vise plutôt à rendre les offres TGV et Intercités, ainsi que leur politique tarifaire, plus attractives.

LE DÉPLOIEMENT DES SLO EN ÎLE-DE-FRANCE¹

En Île-de-France, 23 communes ont été desservies par au moins un SLO en 2018. Les différentes gares présentent des volumes et des niveaux de maturité variés (carte).

Paris, Roissy, Orly et Massy concentrent la majeure partie des flux

Paris² arrive en tête, avec 157 600 mouvements (Lexique) d'autocar en 2018, soit 69 % des mouvements enregistrés en Île-de-France et 233 destinations. Elle est suivie par les communes aéroportuaires : Roissy, 32 000 mouvements, soit 14 % et 83 destinations ; Orly, 16 400 mouvements, soit 7 % et 76 destinations. Massy occupe la quatrième place, avec 8 400 mouvements, soit 4 %

et 59 destinations recensées. Ces quatre communes ont été desservies par des SLO dès leur création réglementaire fin 2015.

Ce classement est encore plus marqué si l'on se réfère au nombre de voyageurs. Paris enregistre 4,2 millions de voyageurs en 2018 (soit environ 90 % des voyageurs franciliens), Roissy 255 000 (5 %), Orly 115 000 (2,5 %), et Massy un trafic inférieur à 50 000 voyageurs. Les voyageurs recensés sur Roissy, Orly et Massy sont principalement des personnes résidant aux alentours de ces communes, et non des voyageurs en correspondance avec les aéroports ou la gare TGV. Par ailleurs, ces trois gares sont aujourd'hui systématiquement des arrêts intermédiaires de lignes desservant Paris, et incarnent donc l'opportunité de meilleur remplissage des autocars par une irrigation du territoire francilien.

Les 14 autres communes desservies en Île-de-France représentent ensemble moins de 2 % des voyageurs (carte). L'implantation de dessertes de SLO y est en moyenne plus récente, puisque cinq d'entre elles sont desservies seulement depuis 2017, et six depuis 2018.

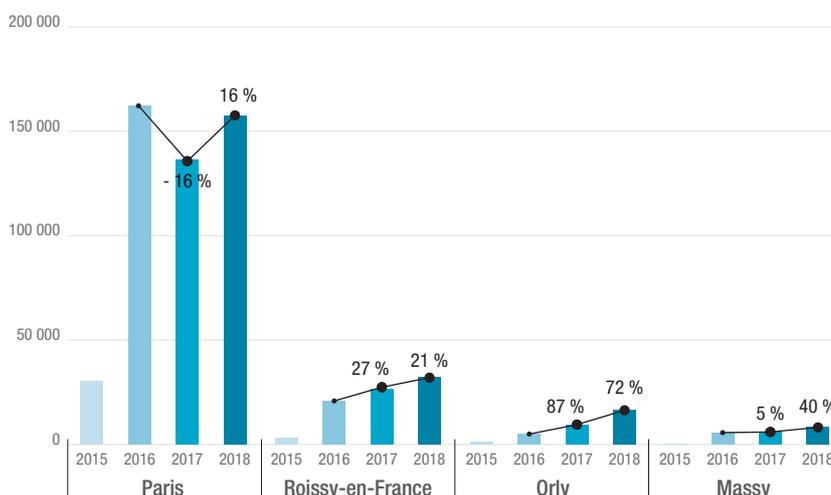
Des niveaux de maturité de la desserte contrastés

Le nombre de mouvements de SLO à Paris a connu une très forte augmentation la première année (2015) pour atteindre un pic au troisième trimestre 2016. Après une baisse en 2017 (-16 % par rapport à 2016), les trafics de 2018 retrouvent un niveau quasiment similaire à ceux de 2016. L'augmentation s'avère plus régulière pour les communes aéroportuaires ainsi que pour Massy. Sur Paris et Roissy, l'offre de SLO semble quasiment à maturité, tandis que pour Orly et Massy, elle est encore en construction, voire tâtonnante. À Paris, les opérateurs ont immédiatement mis en place les liaisons les plus pertinentes. Ainsi, les liaisons mises en service

UN PHÉNOMÈNE DE SAISONNALITÉ MOINS MARQUÉ À PARIS

La saisonnalité des SLO se traduit par des villes desservies uniquement sur certaines périodes de l'année et par d'autres desservies toute l'année, mais avec une fluctuation importante dans le nombre de liaisons proposées. On observe que la saisonnalité est moins marquée à Paris que dans le reste de la France : le troisième trimestre 2018 enregistre 18 % de mouvements supplémentaires par rapport à la moyenne des trois autres trimestres (contre 27 % pour l'ensemble de la France). En outre, parmi les 233 destinations desservies depuis Paris, celles actives de manière intermittente atteignent un effectif non négligeable (78, soit un tiers), mais représentent une très faible part des liaisons (3 %).

Évolution des mouvements d'autocar sur les principales communes franciliennes accueillant des SLO



en 2015 représentent encore quasiment 80 % des trajets proposés en 2018. Les destinations apparues les années suivantes totalisent un volume beaucoup plus faible, lequel tend toutefois à se maintenir. En revanche, pour Orly et Massy, les liaisons mises en service la première année ne représentent respectivement que 30 % et 44 % des liaisons totales proposées en 2018. On constate aussi assez fréquemment une baisse drastique du volume de certaines liaisons dans les trimestres suivant leur mise en service.

La forte concurrence avec les trains Intercités depuis Paris, plus faible depuis les autres communes

En 2018, depuis Paris, 55 % des destinations des SLO étaient aussi desservies par le train, pour quasiment 85 % des liaisons proposées (ces chiffres étant respectivement de 21 % et 45 % en ne considérant que les Intercités). Et 9 % des destinations étaient aussi desservies par avion, pour 22 % des liaisons.

Cette concurrence est logiquement moins marquée pour les autres points de desserte SLO franciliens. Pour les aéroports, dans la mesure où les liaisons aériennes concernent principalement la longue distance, la concurrence reste restreinte. La part de destinations SLO desservies en avion s'établit respectivement à 14 % et 8 % pour Orly et Roissy (pour 22 % et 9 % des liaisons). À noter enfin que pour Massy, la concurrence avec le train reste aussi très modeste : 3 % des destinations pour 5 % des liaisons.

Ainsi, si depuis Paris les SLO viennent principalement élargir l'offre en termes de segment de marché, ils proposent en revanche depuis les autres communes des liaisons nouvelles jusqu'alors non desservies. Les voyageurs de ces liaisons n'ont pas à se rabattre sur les gares centrales parisiennes pour atteindre leur destination.

État des gares routières : des améliorations attendues

Les gares routières accueillant des SLO présentent des qualités d'aménagement et d'équipement assez disparates. Pour assurer un service de qualité aux voyageurs, plusieurs sujets doivent être traités avec attention : une signalétique claire et des cheminements piétons jalonnés et sécurisés depuis l'extérieur de la gare jusqu'aux quais ; des conditions d'attente confortables et des équipements associés (toilettes, wi-fi, etc.) ; une information complète et lisible relative aux quais de départ et d'arrivée. Pour les gares les plus importantes, un espace d'accueil et de vente semble indispensable. La question du financement des aménagements et de la participation des collectivités locales est évidemment posée, alors que le modèle économique des SLO paraît encore fragile.

Le secteur des SLO est aujourd'hui très dynamique, et la concurrence entre les deux opérateurs encore en lice devrait s'avérer très intense. Si la desserte parisienne semble en voie de stabilisation, la poursuite de la croissance de l'offre francilienne pourrait s'effectuer sur les villes de petite et grande couronnes. Elles offrent la possibilité d'irriguer plus finement le territoire francilien en déconcentrant l'offre. Une telle stratégie permet d'éviter des rabattements vers Paris, et d'assurer un meilleur remplissage des cars. Elle implique cependant la création de nouvelles gares routières. Aujourd'hui, seules trois gares ressortent fortement, au sein d'équipements lourds de transport préexistant (aéroports et gare de Massy TGV).

Par ailleurs, un équilibre et une synergie doivent être recherchés entre les différents modes de transport (ferroviaire et plus spécifiquement les trains Intercités, autocar et covoiturage) pour trouver le meilleur compromis entre massification des flux et desserte fine des territoires, tout en tenant compte des impacts environnementaux de chacun. ■

Florian Tedeschi, ingénieur transport
département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)
Laurent Guihéry, professeur, université de Cergy-Pontoise

1. L'ensemble des chiffres présentés dans cette partie concerne uniquement les SLO proposant au moins un trajet national (exemples : Paris-Bordeaux ou Paris-Strasbourg-Berlin), en lien avec le mode de recensement de l'Arafer. Les données de fréquentation concernent uniquement les voyageurs internes à la France.
2. Les données transmises par l'Autorité de régulation des transports agrègent un certain nombre de communes immédiatement limitrophes de Paris à cette dernière : Levallois-Perret (arrêt Paris-Pont de Levallois), Neuilly-sur-Seine (arrêt Paris-Pont de Neuilly), Bagnolet (arrêt Paris-Gallieni) et Saint-Ouen (arrêt Paris-Porte de Saint-Ouen). La gare de Paris-La Défense, sur la commune de Courbevoie, est également agréée.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Fouad Awada
DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION
Sophie Roquelle
REDACTION EN CHEF
Isabelle Barazza
MAQUETTE
Jean-Eudes Tilloy
INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE
Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
Inès Le Meledo, Julie Sarris
FABRICATION
Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
Sandrine Kocki
33 (0) 1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region
15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
33 (0) 1 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071

www
institutparisregion.fr



RESSOURCES

- Arafer, *Marché du transport par autocar et gares routières*, rapport annuel, exercice 2018.
- Arafer, L'Observatoire des transports :
 - *Le marché librement organisé des services interurbains par autocar*, bilan du 1^{er} trimestre 2019.
 - *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées*. Enquête de terrain réalisée entre le 15 octobre et le 15 novembre 2017.
- Guihéry Laurent, « Les nouveaux services interurbains d'autocars : un atterrissage en douceur ou un atterrissage en catastrophe ? », dans « Réalités Industrielles, les mobilités du futur : vecteurs techniques, modèles économiques et politiques publiques », *Annales des Mines*, mai 2018, pp.68-72.
- « La vie mobile. Se déplacer demain en Île-de-France », *Les Cahiers*, n° 175, IAU îdF, septembre 2018.



- Ministère de la Transition écologique et solidaire, *Les comptes des transports en 2018*, 56^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, août 2019.

Sur le site de L'Institut Paris Region

Rubriques Urbanisme et transports, Mobilité et transports : analyse et débat, publications, cartes, interviews vidéo.

