

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 7 juillet 2021

Sur le marché des cars Macron, si la reprise constatée au second semestre 2021 se poursuit au 1^{er} trimestre 2022, elle ne permet pas à l'activité de retrouver son niveau de 2019

L'Autorité publie aujourd'hui son [rapport sur le marché du transport par autocar en 2021](#) : si la crise sanitaire a de nouveau eu un impact sur l'activité du secteur, les opérateurs estiment que ses effets devraient s'estomper à moyen terme.

EN 2021 COMME EN 2020, LA CRISE SANITAIRE A EU UN IMPACT SUR L'ACTIVITÉ DU SECTEUR

L'année 2021 se caractérise par une restriction des déplacements sur une grande partie du premier semestre. Après une reprise limitée à la fin du confinement du mois d'avril, l'activité des services de cars librement organisés (SLO ou cars « Macron ») s'accélère durant l'été, permettant au trafic d'atteindre à la fin de l'année, 65 % de son niveau de 2019.

Début 2022, malgré l'optimisme affiché par le secteur, les informations d'offre recueillies par l'Autorité s'inscrivent en retrait des valeurs observées en 2019, environ deux tiers seulement des circulations du 1^{er} trimestre 2019 ayant été assurées au 1^{er} trimestre 2022.

Entre 4 et 4,8 millions de passagers ont emprunté les autocars SLO en 2021, soit une hausse de plus de 11 % sur un an, insuffisante toutefois pour rattraper le niveau de fréquentation observée avant la crise (entre 10,3 et 11,3 millions de passagers en 2019).

Sur le plan économique, le maintien d'un taux d'occupation élevé des autocars contribue à la préservation d'un niveau de rentabilité équivalent à celui des années précédentes, la recette par passager aux 100 km s'élevant à 4,8 € en moyenne en 2021, contre 4,6 € en 2019 et 2020.

LA CONCURRENCE ENTRE FLIXBUS ET BLABLACAR RETROUVE LE NIVEAU CONSTATÉ LORS DE L'APPARITION DU DUOPOLE EN 2019

Cette concurrence s'exerce sur deux tiers des liaisons, et permet aux passagers de disposer d'une offre alternative en car ou en train pour près de 90% des trajets effectués en 2021 (en nombre de passagers et kilomètres parcourus). Si la concurrence n'est pas l'unique facteur de formation des prix, la moyenne des prix constatés est inférieure lorsqu'au moins une alternative existe, et plus particulièrement sur les liaisons radiales (en provenance ou à destination de la région parisienne).

DU FAIT DE TRAJETS MOINS CHERS, L'OUVERTURE DU MARCHÉ A GÉNÉRÉ DES GAINS POUR LES USAGERS ESTIMÉS A 109 M€ PAR AN, TOUT EN AYANT UN IMPACT POSITIF SUR L'ENVIRONNEMENT

Le développement du secteur entre 2016 et 2019 est conforme aux projections faites lors de sa libéralisation.

L'ouverture du marché a généré des gains socio-économiques pour les usagers (notamment du fait de trajets moins chers) estimés à 109 M€ par an, tout en ayant un impact positif sur l'environnement. Les voyageurs qui préfèrent l'autocar à un autre mode de transport plus carboné, permettent d'économiser plus de 15 milliers de tonnes de CO₂ par an, soit 400 000 trajets Paris-Lille effectués en voiture.

Le potentiel de croissance du secteur semble nécessiter toutefois une amélioration de l'offre de services en gares routières qui souffre parfois d'un déficit qualitatif et quantitatif.

L'ACTION DE L'AUTORITÉ PERMET UN MEILLEUR ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES POUR LES OPÉRATEURS

La stratégie de régulation, adoptée en 2020, qui vise à concentrer les contrôles de l'Autorité sur les aménagements de plus grand intérêt a été confortée par les analyses menées pour l'année 2021.

D'une part, **93 % des voyageurs en autocar SLO ont été déposés ou pris en charge dans un aménagement (notamment les gares routières) inscrit au registre national tenu par l'Autorité**, qui permet aux opérateurs d'identifier les points d'arrêts accessibles aux autocars.

D'autre part, au 31 décembre 2021, près de **80 % des aménagements régulés étaient dotés de règles d'accès conformes.**

Consulter :

- [Le bilan de l'activité du transport libéralisé par autocar en 2021](#)
- [Le communiqué de presse](#)
- [Le jeu de données en Open Data](#)

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 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 cinq¹ 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 août 2016 par Bernard Roman.

¹ La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).