

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 29 mai 2020

Avant la crise sanitaire, les cars Macron avaient transporté plus de 10 millions de passagers en 2019

Au quatrième trimestre de l'année 2019, les opérateurs des services librement organisés (SLO) d'autocars ont enregistré un nombre de passagers en hausse par rapport à la même période de l'année passée (entre 2,5 et 3 millions¹ de passagers transportés contre 2,1 millions au quatrième trimestre 2018). Cette nouvelle progression porte ainsi la fréquentation de ces services à plus de 10 millions de voyageurs sur l'ensemble de l'année 2019, un niveau record. Les mouvements sociaux de la fin de l'année dernière dans le secteur ferroviaire expliquent en partie la hausse de fréquentation enregistrée lors de ce quatrième trimestre. Si le marché a su profiter de cette conjoncture pour se développer, la crise sanitaire actuelle et la mise à l'arrêt temporaire de ces services pourraient remettre en cause la progression continue observée depuis l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs.

LE MARCHÉ DES CARS « MACRON » A BÉNÉFICIÉ DES MOUVEMENTS SOCIAUX EN FIN D'ANNÉE

Le marché national de transport routier de voyageurs librement organisé a bénéficié lors du quatrième trimestre 2019 de l'impact des mouvements sociaux observés dans le secteur ferroviaire au mois de décembre 2019.

La fréquentation des SLO a fortement progressé au quatrième trimestre 2019 par rapport à l'année passée. Entre 2,5 et 3 millions de passagers² ont été transportés par ces services, conduisant à une hausse du taux d'occupation³ du fait d'une augmentation plus modérée de l'offre sur un an. La recette par passager est aussi en hausse et atteint un niveau record de 5,3 euros aux 100 km. Le chiffre d'affaires du quatrième trimestre augmente ainsi fortement, plus de 90 % de cette hausse s'expliquant par les recettes du mois de décembre 2019.

¹ Depuis le 3^e trimestre 2019, la réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires), cf 4.3 de la note associée.

² Idem

³ Il s'établit entre 57% et 67%, soit un taux supérieur à celui de l'année précédente (56,4%).

UN REEQUILIBRAGE ENTRE LES DEUX OPERATEURS NATIONAUX

Le quatrième trimestre 2019 est le deuxième trimestre où BlaBlaBus et FlixBus sont les seuls opérateurs d'envergure nationale. Plusieurs indicateurs montrent que les caractéristiques de leur offre tendent à se rapprocher. Avec 840 départs quotidiens, la fréquence des trajets proposés en autocar SLO progresse de 10 % par rapport à l'année précédente et se situe à un niveau record pour un quatrième trimestre. Sur un an, BlaBlaBus a augmenté le nombre de départs quotidiens de 31 %⁴ tandis que FlixBus l'a baissé de 2 %⁵. Ainsi, 46 % des départs sont opérés par BlaBlaBus et 54 % par FlixBus au quatrième trimestre 2019. Les volumes d'activité exprimés en autocars.kilomètres et en sièges.kilomètres sont en hausse par rapport au quatrième trimestre 2018 (respectivement +5 % et +6 %) traduisant le renforcement modéré de l'offre durant les grèves dans le secteur ferroviaire au mois de décembre 2019.

Alors qu'au trimestre précédent, le nombre de villes desservies était particulièrement élevé et que le nombre de liaisons opérées atteignait un niveau record, la densité du réseau des autocars SLO suit la tendance saisonnière et se rétracte au quatrième trimestre pour atteindre un niveau comparable à l'année précédente (260 villes desservies par 1 769 liaisons). La densité du réseau BlaBlaBus se rétracte relativement moins que celle du réseau FlixBus, si bien que la densité des deux réseaux se rapproche. La part de FlixBus parmi le nombre total de liaisons desservies baisse ainsi pour atteindre 63 % alors que celle de BlaBlaBus progresse à 45 %.

Huit opérateurs locaux étaient actifs au quatrième trimestre 2019. En dépit d'une hausse de la densité de leurs réseaux, ces opérateurs ont affiché une fréquence des trajets et une fréquentation en forte baisse par rapport à leur niveau du quatrième trimestre 2018.

- [Lire le bilan de l'activité du transport libéralisé par autocar du 4ème trimestre 2019](#)
- [Consulter le jeu de données en Open Data](#)

A 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 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit 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. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

⁴ Sauf indications contraires, l'évolution sur un an de l'offre ou de la fréquentation de BlaBlaBus est calculée en comparant l'offre/la fréquentation de BlaBlaBus au quatrième trimestre 2019 par rapport au chiffre groupé de Ouibus et BlaBlaCar au quatrième trimestre 2018.

⁵ Sauf indications contraires, l'évolution sur un an de l'offre ou de la fréquentation de FlixBus est calculée en comparant l'offre/la fréquentation de FlixBus au quatrième trimestre 2019 par rapport au chiffre groupé de FlixBus et Eurolines/Isilines au quatrième trimestre 2018.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports à cette date. Enfin, la loi d'orientation des mobilités a étendu fin 2019 les compétences et missions de l'Autorité en matière d'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi que de 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 cinq⁶ 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.

⁶ La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les trois membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).