

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 31 juillet 2020

L'Autorité de régulation des transports publie son rapport sur le marché des cars Macron pour l'exercice 2019

Alors que la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 marquera inévitablement un recul des résultats enregistrés depuis la libéralisation du marché en 2015, les services librement organisés (SLO) de transport routier de voyageurs ont atteint un niveau inédit de fréquentation en 2019 avec plus de 10 millions de passagers transportés. Depuis le second semestre 2019, le marché est dominé par un duopole constitué de FlixBus et de BlaBlaBus. Pour faciliter les dessertes, l'Autorité a poursuivi sa mission d'information sur les gares routières via la tenue du registre public des aménagements de transport routier qui recensait près de 300 points d'arrêt fin 2019.

PLUS DE 10 MILLIONS DE VOYAGEURS TRANSPORTES EN 2019

Dans un contexte de forte concurrence intermodale, notamment des services ferroviaires à grande vitesse, la fréquentation des services librement organisés (SLO) de transport par autocar a été stimulée par les offres promotionnelles proposées par les opérateurs nationaux en début d'année 2019 ainsi que par les reports modaux observés pendant les grèves du mois de décembre qui ont affecté le secteur du transport ferroviaire : *entre 10,3 et 11,3 millions de voyageurs* ont emprunté un car Macron en 2019. Le taux d'occupation de ces services dépasse quant à lui 60 %, et explique la hausse des recettes globales (plus de 130 millions d'euros de chiffre d'affaires) et de la performance environnementale par passager (réduction de 28 % des émissions en équivalent CO₂ par passager.km entre 2016 et 2019).

Au total, ce sont plus de 30 millions de voyageurs qui ont emprunté ces services depuis l'ouverture du marché en 2015.

UNE STABILISATION DE L'OFFRE ET UNE DENSIFICATION DU RESEAU EXISTANT

La prospection de nouvelles villes desservies marque une pause en 2019 avec 9 nouvelles destinations, et avec une baisse globale de 3 % du nombre de villes desservies par rapport à l'année 2018. Les opérateurs SLO ont commercialisé 2 380 liaisons en 2019, soit 5 % de plus qu'en 2018. Cette expansion est la plus faible depuis 2016. Cette croissance du nombre de liaisons, même modeste, croisée avec un solde négatif du nombre de villes desservies, indique, comme en 2018, une densification du réseau existant.

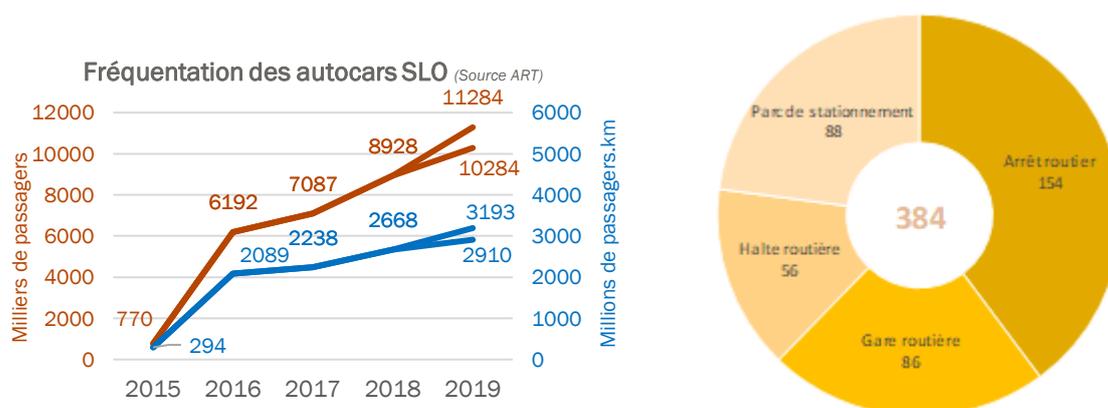
La qualité de service entre les modes routier et ferroviaire est comparable puisque, si 12 % des services librement organisés d'autocars sont arrivés à leur terminus avec un retard d'au moins 15 minutes, soit le même niveau qu'en 2018, il varie de 11 % à 16 % pour les trains domestiques (trains à grande vitesse et Intercités).

DES LIAISONS DE MOINS DE 100 KM DYNAMIQUES ET RENTABLES

L'Autorité observe que le segment des liaisons de 100 km ou moins, qui a représenté 2,6 % de la demande de SLO en 2019 et généré plus de 6 % des recettes totales, est particulièrement dynamique et rentable. 554 déclarations de liaisons de 100 km ou moins sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2019, contre 537 en 2018. Le nombre de saisines formées par les autorités organisatrices de transport sur les projets d'interdiction ou de limitation de SLO continue de décroître : en 2019, l'Autorité n'a rendu que deux avis, défavorables, aux projets d'interdiction formés par une autorité organisatrice de transports.

LA MISSION DE L'AUTORITE POUR FAVORISER UNE CONCURRENCE EFFECTIVE

Il existe plus de 58 000 aménagements de transport routier en France. Sur les 384 arrêts desservis par des SLO en 2019, près des deux tiers ne sont toujours pas inscrits au registre qui recensait 296 aménagements au 31 décembre 2019. Dans ce cadre, l'Autorité concentre son action sur les gares routières d'intérêt supérieur pour les transporteurs. Pour favoriser une concurrence effective, l'Autorité veille au quotidien au respect des principes de non-discrimination, objectivité et transparence des modalités d'accès aux gares routières. Ce suivi s'articule principalement autour des échanges informels entre les services de l'Autorité et l'exploitant qui permettent, dans une grande majorité des cas, d'aboutir à la notification de règles d'accès conformes.



Points d'arrêts desservis par les SLO en 2019 selon leur typologie (Source ART)

- [Consulter le rapport](#)

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 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.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} 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 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 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).