

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 19 octobre 2021

2021 : le marché des cars Macron reste très affaibli au premier semestre

L'Autorité publie les premiers chiffres du « marché du transport par autocar librement organisé » au premier semestre 2021 et dévoile un bilan contrasté. Marquée par la crise sanitaire, l'activité du secteur y est en effet restée à un niveau très bas. Le marché a par ailleurs vécu une situation inédite avec FlixBus comme seul opérateur d'envergure nationale actif au 1^{er} trimestre 2021¹.

LE MARCHÉ N'ATTEINT PAS SON NIVEAU D'ACTIVITÉ DE LA FIN DE L'ANNÉE 2015

L'activité des services librement organisés d'autocars (SLO) reste très limitée par rapport à ce qui pouvait être observé avant la crise sanitaire. Les opérateurs ont ainsi desservi respectivement 118 et 173 villes françaises aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres 2021, et commercialisé 653 et 1 138 liaisons sur ces mêmes périodes, soit des valeurs proches de celles observées en 2015 et 2016 lors de la libéralisation du marché. Ce constat est encore plus marqué en ce qui concerne la fréquence quotidienne et la distance parcourue par les autocars. En effet, avec seulement 286 départs quotidiens et 7,6 millions d'autocars.km totalisés à la fin du 2^{ème} trimestre 2021, le marché n'atteint pas son niveau d'activité de la fin de l'année 2015, lors de sa libéralisation.

La fréquentation est, elle aussi, encore très faible au 1^{er} semestre 2021, mais semble reprendre son rythme saisonnier. Celle-ci baisse au 1^{er} trimestre par rapport à la fin 2020 (*entre 250 000 et 375 000 passagers²*), puis augmente au 2^{ème} trimestre à l'approche de la saison estivale (*entre 500 000 et 650 000 passagers*). Début 2021, la demande pour les liaisons radiales augmente au détriment des liaisons transversales, après plusieurs trimestres de baisse, tandis que la structure de l'offre reste inchangée.

Le chiffre d'affaires global du secteur suit la même tendance que l'offre et la demande, en restant très en-deçà de son niveau d'avant-crise. Il s'établit ainsi *entre 3 et 5 millions d'euros* au 1^{er} trimestre 2021 (contre 23,3 millions d'euros au 1^{er} trimestre 2019) et *entre 7 et 9 millions d'euros* au 2^{ème} trimestre (contre 31,3 millions d'euros au 2^{ème} trimestre 2019).

VERS UNE REPRISE AU TROISIÈME TRIMESTRE 2021 ?

Sans atteindre son niveau d'avant-crise, le trafic semble reprendre au cours du 3^{ème} trimestre 2021, avec un nombre de trajets quotidiens proposés à la vente qui a dépassé, au cours de la période estivale, le niveau observé sur la même période en 2020.

Consulter

- [Marché du transport par autocar librement organisé - Bilan du 1^{er} semestre 2021](#)

¹ BlaBlaCar (anciennement BlaBlaBus), a suspendu ses activités autocars depuis le confinement du 29 octobre 2020 jusqu'au 12 mai 2021, laissant FlixBus comme seul opérateur national actif au 1^{er} trimestre 2021.

² 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. Les indicateurs concernés sont ici présentés en italique.

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 cinq³ 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.

³ 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).