

L'autocar veut prendre de vitesse

CONCURRENCE. L'ouverture du territoire aux lignes de cars à peine annoncée, Transdev se lance, bientôt suivi par d'autres. Enjeu : créer de nouvelles lignes, mais aussi concurrencer la SNCF. Le duel commence...

ENFANT PAUVRE du transport en France — 110 000 voyageurs en 2013, une goutte d'eau, soit 0,0005 % du nombre total de voyages longue distance ! —, le déplacement par autocar est à l'aube d'une révolution. L'une des mesures de l'explosive loi Macron ouvre en effet l'exploitation de lignes d'autocars sur tout le territoire français. But affiché : créer 10 000 emplois dans le secteur et redonner du pouvoir d'achat aux Français, car 700 M€ d'économies sont attendues par an pour les usagers.

Les annonces ont fusé. Hier, soit un jour à peine après la présentation du projet de loi en Conseil des ministres, Transdev, à travers sa filiale Eurolines, a annoncé le lancement prochain de nouvelles lignes vers « une quarantaine de destinations françaises », notamment sur « les lignes mal desservies par la SNCF ».

Un démarrage sur les chapeaux de roue, mais la filiale de Transdev (propriété de Veolia et de la Caisse des dépôts) devrait être rapidement imitée par d'autres. Le français Starshipper ou le britannique Megabus, une marque à bas coûts, sont déjà dans les starting-blocks. « Nous voulons vite monter en puissance », prévient

Stéphane Duprey, le directeur général du groupe Réunir, propriétaire de Starshipper. Même son de cloche chez Megabus : « Nous opérons des liaisons en France depuis 2012, et nous saisissons toutes les occasions d'étendre notre réseau pour proposer des prix bas à plus de voyageurs. »

Bercy parie sur 5 millions de voyageurs annuels

Les voyageurs... Ces derniers seront-ils vraiment les grands gagnants de ce big bang ? Avec la création d'emplois, c'est en tout cas l'argument de Bercy. « L'autocar est un mode de transport peu coûteux pour les usagers, qui bénéficiera notamment aux jeunes », insiste-t-on au ministère, où l'on avance des estimations optimistes : d'ici à 2016, « 5 millions de voyageurs seraient susceptibles d'emprunter des autocars chaque année ». Mais gare aux désillusions si la qualité de service ne suit pas. En août, les passagers d'un Megabus, alléchés par une offre à partir de 1 € pour un Barcelone-Toulouse, avaient dû terminer leur voyage par leurs propres moyens après l'immobilisation de leur véhicule par la police.

MATTHIEU PELLOLI



Porte de Bagnolet (Paris XX^e), hier. La compagnie Eurolines a annoncé son intention d'ouvrir 40 nouvelles lignes d'autocars dans l'Hexagone dès que le projet de libéralisation du secteur porté par le ministre de l'Economie sera voté. (LP/Jean-Baptiste Quentin.)

« Nos véhicules seront modernes et peu polluants »

Laurence Broseta, directrice générale de Transdev, propriétaire de la compagnie Eurolines

LA RESPONSABLE de Transdev estime que le car pourrait à terme représenter 5 % des trajets.

Que va changer la loi Macron dans la manière de voyager des Français ?

LAURENCE BROSETA. Nous attendions depuis longtemps cette loi, car elle va permettre de libéraliser le secteur des bus en France. Jusqu'à ce jour, nous proposons des trajets internationaux entre grandes villes européennes, avec des dessertes franco-françaises très limitées, car la loi nous empêchait de développer notre

offre entre régions. Sur un trajet entre Bruxelles et Lyon, le car s'arrêterait par exemple à Paris. D'ici à l'été 2015, l'idée est donc de proposer plusieurs allers-retours interrégionaux par jour entre les grandes villes françaises.

Quelles villes précisément ?

Au total, 40 moyennes ou grandes villes seront desservies. Il y aura des Paris-Lyon, des Paris-Bordeaux, mais aussi des dessertes transversales est-ouest, là où il est moins aisé de voyager en train et où il faut faire un ou deux changements, le réseau SNCF étant très étoilé autour de Paris. Eu-

rolines permettra ainsi de faire des Lyon-Bordeaux ou des Rennes-Bordeaux. Je précise qu'un trajet en car ne durera pas plus qu'en voiture, car il y aura peu d'arrêts intermédiaires.

La concurrence avec la SNCF risque d'être rude...

Il n'y aura pas de concurrence frontale avec la SNCF. Comme on l'a vu en Allemagne, le secteur des cars va attirer de nombreux acteurs et une

concurrence existera de fait. Nos tarifs seront environ inférieurs de moitié à ceux du train, sur des trajets plus longs et souvent différents. Et il sera possible de réserver des places au dernier moment, notamment pendant les vacances, quand les trains sont pris d'assaut. Nous ciblons aussi les adeptes du co-voiturage, qui pourront voyager plus confortablement en car : wi-fi, possibilité de regarder un film, de

transporter plus de bagages, etc. Nos cars seront modernes et peu polluants.

Allez-vous aussi desservir des petites villes ?

Ce n'est pas exclu. On sera très réactifs en fonction du succès ou non de certaines lignes. Nous visons 250 000 voyages en année pleine, à partir de 2016. En France actuellement, le car ne représente que 0,0005 % des trajets. Viser 5 %, comme en Angleterre ou en Suède, n'est pas fou.

Propos recueillis par BÉRANGÈRE LEPETIT

VOIX EXPRESS

Propos recueillis par HÉLÈNE HAUS

Prendriez-vous le car pour faire des économies ?



Philippe Demitra
50 ans, ingénieur
Marseille (13)

« Non. Sur les longues distances, le train est beaucoup plus rapide et pratique. Si on réserve ses billets à l'avance, on peut avoir des prix très compétitifs, même en première classe. Pour venir à Paris, ma femme et mes enfants ont utilisé le TGV low-cost Ouigo. Ils en ont été très contents, même s'il arrive en banlieue, à Marne-la-Vallée, et qu'il faut rejoindre la capitale par ses propres moyens. »



Marie-Emilie Magdeleine
22 ans, étudiante
Paris (XX^e)

« Si le prix est vraiment intéressant, oui. Pour l'instant, j'ai la carte de réduction 12-27, mais plus tard, les voyages en train me reviendront beaucoup plus cher. Je vais souvent à Toulouse voir mon frère et je paie déjà 60 € pour y aller ! J'ai voyagé une fois en car avec mon école pour me rendre dans le Sud, et ce n'était pas désagréable. »



Amanda Costa
36 ans, danseuse
La Rochelle (17)

« Jamais ! Je préfère de loin le train. On peut se dégourdir les jambes, manger un morceau à la voiture-bar. Je passe mon temps à faire des allers-retours dans les allées, je n'aime pas rester assise trop longtemps. Et puis, c'est meilleur pour l'environnement, on gaspille moins de carburant. Pour payer moins cher, j'ai pris une carte week-end qui offre des réductions. »



Gabriel Mihail
39 ans, chauffeur-livreur
Paris (XVIII^e)

« Comme je calcule mon budget à 10 € près, alors oui ! J'ai déjà utilisé plusieurs fois le car pour aller à Lille. J'ai économisé 15 €. C'était très pratique. Je suis arrivé en plein centre-ville. Je l'ai également pris avec mon petit garçon, il n'a pas été malade. Il n'y a que pour les longs trajets, comme un Paris-Nice par exemple, que j'opterais plutôt pour les avions low-cost. »



Amandine Faiderbe
34 ans, fonctionnaire
Cambrai (59)

« Pourquoi pas ? Je paie 460 € d'abonnement mensuel de train et cela ne cesse d'augmenter, alors si mon budget transport passe à 100 €, ça me va. J'emprunte chaque jour un Corail pour aller travailler dans le 93. J'en ai pour quatre heures aller-retour, sans compter les trajets en RER. Je dois parfois prendre des correspondances. Les trajets en car ne seraient pas beaucoup plus longs. »

Les Allemands

Berlin (Allemagne)
De notre correspondant

TRAVERSER L'ALLEMAGNE pour moins de 20 € ? C'est possible depuis la libéralisation du marché de l'autocar en 2013. « Par rapport au train, c'est long mais les prix sont imbattables, assure Susanne Gelzenleuchter, une étudiante berlinoise qui voyage régulièrement en car depuis la capitale. Quand ils ont le temps, les Allemands n'hésitent plus à choisir ce mode de transport. »

Ils étaient huit millions en 2013. Ils seront plus de vingt millions cette année. Une hausse de 150 % ! Et le boom ne fait que commencer. Les 28 compagnies sur le marché proposent déjà 250 liaisons (aussi en Europe) avec plus de 7 000 trajets par semaine. La compagnie

Berlin (Allemagne), le 5 novembre. MeinFernBus, n°1 outre-Rhin, dessert 200 villes depuis la capitale. (Getty Images Europe/Sean Gallup.)



le train

La SNCF entend développer son offre iDBUS

CEUX QUI AIMENT le rail continueront sans doute de prendre le train. Mais ceux qui comptent leurs sous risquent d'être tentés de monter dans... l'autocar, ce qui n'implique pas nécessairement d'être infidèle à la SNCF.

En 2012, la Société nationale des chemins de fer a en effet lancé iDBUS, sa filiale de transport en car, pour neutraliser ses concurrents (Eurolines, Starshipper, Megabus...) sur le marché de la longue distance par la route en France et à l'étranger. Aujourd'hui, l'ouverture du secteur des autocars peut ainsi profiter aux sociétés privées, mais aussi à la SNCF, qui n'exclut d'ailleurs « absolument pas de monter en puissance sur ce marché ».

Reste néanmoins une grande incertitude. L'arrivée de nouveaux acteurs menace-t-elle le TGV, voire le train au sens large (TER...)? D'ores et déjà, Eurolines promet des liaisons Paris-Lille autour de 16 € et des Paris-Bordeaux à partir de 28 €. Des tarifs très alléchants sur des tronçons particulièrement recherchés...

Officiellement, la SNCF assure qu'elle ne s'inquiète pas. « L'ouverture du secteur des autocars est une excellente nouvelle. Les voyageurs auront de plus en plus de possibilités pour prendre les transports en commun. Il s'agit d'une complémentarité de l'offre à laquelle nous sommes tout à fait favorables. »

Dans son argumentation, la SNCF va même plus loin : « L'avantage du car, qui offre entre 50 et 70 places, c'est qu'il permet des plus petits vo-

lumes que les trains — entre 500 et 800 passagers cette fois. Cela peut nous être particulièrement utile sur certaines dessertes peu fréquentées. »

Pas d'inquiétude, donc, d'autant que le projet de loi Macron continue d'offrir à l'entreprise publique quelques garde-fous. Ainsi, s'agissant des lignes infrarégionales, l'Autorité organisatrice des transports (AOT) pourra interdire les lignes d'autocars qui feraient concurrence aux servi-

ces publics de transport (autocars ou TER), après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Contrairement à une idée reçue en tout cas, dans la concurrence entre le train et l'autocar, l'avantage écologique n'opère pas en faveur du rail. La comparaison avec le train dépend du taux de remplissage et de la modernisation de la locomotive et des wagons mais, à titre d'exemple, sur les liaisons régionales, les émissions de CO₂ par voyageur au kilomètre sont plus faibles (de 30 % environ) pour les autocars que pour les trains. Moins rapides mais plus écolos et moins chers pour les utilisateurs, les cars ont des arguments à faire valoir. Comme le montre l'exemple allemand (*lire ci-dessous*) : outre-Rhin, l'ouverture du secteur en 2013 s'est accompagnée d'un triplement du nombre de licences d'autocars et d'une augmentation de 180 % du nombre de passagers en un an. En 2013, 8,3 millions d'Allemands ont pris le car...

MATTHIEU PELLOLI

« L'ouverture du secteur des autocars est une excellente nouvelle »

Un porte-parole de la SNCF

en raffolent déjà

MeinFernBus, numéro un du marché, a doublé son parc cette année avec 300 véhicules, qui desservent 200 villes depuis Berlin.

Bataille commerciale

« C'est moins de stress que le train », assure Wieland Schulz, un retraité fait régulièrement la liaison Berlin-

Dresde à un prix imbattable : 6 € pour parcourir 200 km !

« Avant, je ne voyageais pas autant.

Je n'avais pas les moyens », précise-t-il. Selon l'automobile club VCD, le car est 60 % moins cher que le train et attire une nouvelle clientèle.

Pour la compagnie ferroviaire allemande, les effets de cette concurrence sont très limités. La Deutsche Bahn, présente sur le marché du car avec sa propre compagnie (n° 4 du secteur), estime son man-

que à gagner à 50 M€ par an. Une goutte d'eau pour ce groupe qui transporte plus de 130 millions de passagers et réalise 40 Mds€ de chiffre d'affaires annuel. La concurrence du bus l'a néanmoins empêché d'augmenter ses tarifs cet hiver... Pour le spécialiste des transports, Christoph Gipp, responsable du département mobilité à l'institut Iges de Berlin, « les deux modes de transport se complètent parfaitement. Les cars s'arrêtent dans les villes qui ne sont plus desservies par le train ».

Les 28 compagnies d'autocars se livrent néanmoins une bataille commerciale sans merci. Selon l'institut Iges, les prix ont chuté de 14 % en deux ans. A tel point que, cet automne, trois compagnies ont soit déclaré faillite, soit se sont retirées du marché, comme City2City. « Nous sommes les premiers à fermer, mais nous ne serons pas les derniers », a prévenu le directeur de cette compagnie. « Trois ou quatre sociétés devraient finir par dominer le marché à moyen terme », estime l'expert des transports Christoph Gipp. Quant aux clients, eux, ils s'attendent donc à des hausses de prix à l'avenir.

CHRISTOPHE BOURDOISEAU

