

DERNIÈRE HEURE

Les « cars Macron » ont transporté 5 millions de voyageurs en un an



Les nouvelles lignes d'autocars desservent au 30 juin dernier 193 villes dans 75 départements. Photo Laurent Cerino/RÉA

Malgré l'essor rapide de la clientèle, les trois opérateurs présents sur ce marché des autocars longue distance sont encore en pertes.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

En un peu plus d'un an, le transport par autocar longue distance, qui a été libéralisé dans le cadre de la loi Macron, a séduit 5 millions de voyageurs. C'est le bilan, jugé très satisfaisant, qu'ont tiré mercredi les autocaristes, à l'occasion du congrès annuel de leur fédération professionnelle.

L'événement, organisé à la Maison de la chimie à Paris, était également l'occasion de constater à quel point l'autocar, longtemps considéré comme ringard, était désormais à la mode, les participants ayant vu se succéder sur la scène le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, la présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, le patron de la SNCF, Guillaume Pepy, ou encore celui d'Uber France.

Selon les dernières données de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), ces nouvelles lignes desservent au 30 juin dernier pas moins de 193 villes dans 75 départements. Lille-Paris, Lyon-Paris et Rouen-Paris formaient le podium des 3 liaisons les plus empruntées.

Un succès relatif

Si l'essor des « cars Macron » a été rapide, il reste toutefois à relativiser, face notamment aux TGV de la SNCF, qui transportent quotidiennement quelque 300.000 passagers. Surtout, tous les acteurs qui se sont lancés il y a un an accusent des pertes. Deux d'entre eux, la confédération de PME Starshipper (qui s'est rapproché des Ouibus de la SNCF) et le britannique Megabus (dont l'activité a été rachetée par l'allemand FlixBus) ont jeté l'éponge.

Il ne reste plus aujourd'hui que trois compagnies sur le marché : FlixBus, Ouibus et Isilines, la filiale du groupe de transport Transdev. Et, malgré un contexte concurrentiel un peu moins intense, les comptes sont toujours dans le rouge. Mais FlixBus, avec la hardiesse inhérente aux jeunes pousses, promettait lors de la table ronde qui concluait le congrès des bénéfices pour 2017.

Présent lui aussi sur l'estrade pour représenter Ouibus, Guillaume Pepy n'a pas fait de langue de bois : « Aujourd'hui, les prix pratiqués ne couvrent pas les coûts de production, c'est aussi simple que cela. Il faut aller vers un juste prix, ce qui a commencé à être le cas cet été. » Au deuxième semestre, la recette moyenne par passager était certes en légère hausse, mais n'était encore, selon les données de l'Arafer, que de 12,60 euros hors taxe pour un trajet moyen de 342 kilomètres.

Toute la question est de savoir si le marché peut devenir viable en conservant trois compagnies, ou s'il faudra attendre que l'une d'entre elles arrête les frais, ce qu'anticipent certains observateurs. En réponse à cette interrogation non formulée mais bien présente, les représentants de FlixBus, Ouibus et Isilines ont tous martelé qu'ils étaient là pour longtemps, Ouibus étant, par exemple, présenté par Guillaume Pepy comme « un élément indissociable de l'offre de mobilité de la SNCF ».

Le président du directoire du groupe public a par ailleurs affirmé que les autocars « ont pris moins de clients aux trains régionaux qu'on ne pouvait le craindre ». ■