

# Cars Macron : l'économie fragile des transporteurs

Près de 5 millions de passagers ont utilisé les nouvelles lignes d'autocars

**E**n une année d'existence, les « cars Macron » se sont inscrits dans le paysage français. Depuis l'entrée en vigueur, en août 2015, de la loi libéralisant les autocars longue distance, plus de 4,7 millions de personnes ont été, selon notre décompte, transportées en France sur ces nouvelles lignes. A comparer aux plus de 100 millions de passagers qui prennent le TGV chaque année.

La haute autorité du rail et de la route, l'Arafer, a, de son côté, comptabilisé 3,4 millions de « Macronautes » d'août 2015 jusqu'à fin juin 2016, dont 1,5 million pour le seul deuxième trimestre de 2016. Un total de 193 villes françaises sont desservies.

A fin juin, les cars Macron n'avaient rapporté, toujours selon l'Arafer, que 40 millions d'euros à leurs opérateurs, dont 19 millions d'avril à juin. L'économie de ce transport à petit prix est fragile : la recette moyenne s'établit à 3,60 euros les 100 kilomètres. Le taux de remplissage des bus est passé de 30 % en janvier à 41 % en juin, mais aucun opérateur n'a pour l'instant durablement gagné d'argent, et le secteur s'est concentré, passant de cinq à trois acteurs.

Flixbus France, la filiale de la start-up allemande, leader du transport en autocar outre-Rhin, a réussi son implantation en France, avec 40 % de parts de marché. La

société qui fait travailler une cinquantaine de PME sous-traitantes a comptabilisé 2 millions de voyageurs début septembre.

La société aurait dégagé un peu de cash pendant les mois d'été, selon son directeur général Pierre Gourdain. « *Je peux vous dire que cela fait plaisir d'envoyer de l'argent à la maison mère en Allemagne, quand, auparavant, on a passé des mois à lui en réclamer.* »

Flixbus a aussi réduit la concurrence en faisant disparaître Megabus en deux temps. Le groupe a d'abord racheté l'activité commerciale et la marque Megabus au britannique StageCoach fin juin. Il restait une société, Megabus.com SAS, propriétaire de 34 cars et salariant 170 chauffeurs, devenue sous-traitante de Flixbus. Mais le 9 septembre, ce dernier a annoncé à son ex-rival la fin prochaine du contrat, ouvrant une période d'incertitude pour Megabus.com SAS et ses salariés avec, à la clé, les premiers licenciements du secteur.

## Davantage de destinations

Ouibus partage la première place du marché avec Flixbus. La filiale de la SNCF a, elle aussi, transporté 2 millions de « voyageurs Macron » en une année, dont 600 000 depuis la fin du mois de juin. « *Les Français se sont massivement retrouvés dans nos offres* », se réjouit Roland de Barbentane, directeur de Ouibus,

**Aucun opérateur n'a pour l'instant durablement gagné d'argent et le secteur s'est concentré**

dans un communiqué diffusé le 12 septembre.

Cet été, Ouibus a accéléré pour répondre à la demande : doublant ses destinations, étoffant sa flotte, qui est passée de 150 à 200 autocars, et ses effectifs, de 450 à 600 chauffeurs. La société se félicite aussi d'avoir touché une nouvelle clientèle ; « *17 % de nos passagers n'auraient pas voyagé sans nous* ». Côté financier, Ouibus n'est pas encore rentable (l'entreprise ne diffuse aucun chiffre), mais observe un taux de remplissage qui a permis la pérennisation de neuf lignes jusqu'ici éphémères, souvent à caractère touristique comme Paris-Le Touquet, Paris-Mont-Saint-Michel, Paris-Deauville ou Marseille-Barcelone.

Pressenti pour reprendre l'activité de Megabus délaissée par Flixbus, Ouibus n'a pas donné de réponse positive. « *Je vous rappelle que Ouibus s'est récemment alliée à Starshipper* », souligne un responsable. La filiale de la SNCF a en effet contribué à la consolidation

du secteur en absorbant les lignes et les chauffeurs de son concurrent à la mi-juin. Une manière de dire que Ouibus a déjà donné en matière de soutien à l'emploi.

Troisième acteur du secteur : Isilines. Une position pas forcément facile. La filiale de Transdev a transporté plus de 700 000 passagers depuis son lancement, soit environ 15 % du marché. « *Mais, en ajoutant les passagers de nos lignes internationales Eurolines, nous atteignons 2,5 millions de voyageurs transportés* », précise une porte-parole d'Isilines.

Le benjamin des cars Macron n'a pas plus que ses concurrents dégagé de profits en un an. Quelques lignes sont proches de la rentabilité, glisse un cadre. Cette situation ne fait pas paniquer Isilines, qui ne s'attendait pas à enregistrer des bénéfices au cours de sa première année d'exploitation. Isilines ne reprendra pas non plus les chauffeurs de Megabus, préférant s'installer dans une relation de long terme avec ses sept PME partenaires, des autocaristes bien implantés dans leurs régions.

A noter, enfin, la présence d'un acteur minuscule mais comptabilisé par l'Arafer, la compagnie auvergnate Migratour, qui a ouvert une ligne Macron sur le chemin de Compostelle, entre Le Puy-en-Velay (Haute Loire) et Conques (Aveyron). ■

ÉRIC BÉZIAT