

# Cars Macron : les opérateurs cherchent leur modèle

Les plus de six millions de voyageurs enregistrés en 2016 ne permettent pas aux transporteurs d'être rentables

Comment vont les cars Macron ? A l'occasion d'un premier bilan sur une année calendaire complète – 2016 –, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a levé, vendredi 17 mars, un coin du voile sur ce jeune secteur du transport public français. Libéralisée en septembre 2015 par le ministre de l'économie d'alors, Emmanuel Macron, l'activité de transport par autocar sur longue distance a permis de faire voyager 6,2 millions de personnes en 2016 – et 6,9 millions depuis le début de l'expérience. Pas si mal. Mais, à y regarder de près, des questions se posent sur la pérennité du modèle des cars Macron et sur la consistance de ce succès.

Il y a d'abord le fléchissement de la fréquentation au quatrième trimestre. Les cars Macron ont transporté 1,56 million de passagers entre octobre et décembre 2016, contre 2 millions au trimestre précédent. Rien d'affolant, puisque les trois derniers mois de l'année écoulée se comparent avec ceux des grandes vacances d'été. Une baisse cohérente avec celle enregistrée dans « tous les autres modes de transport de voyageurs », relève d'ailleurs l'Arafer dans le communiqué qui accompagne la diffusion des chiffres.

Il n'empêche : pour la première fois, un trimestre est en recul par rapport au précédent. La folle croissance des débuts est bien finie. Les optimistes pourront toujours mettre en avant la hausse de 140 % par rapport au quatrième trimestre de 2015. Mais c'est une comparaison à prendre avec prudence : les derniers mois de 2015 correspondaient en effet aux premiers pas des cars Macron. L'offre était alors peu connue, l'organisation encore

balbutiante, la fréquentation logiquement très faible.

Si on regarde l'évolution non plus en valeur absolue mais relative, on s'aperçoit que le quatrième trimestre de 2016 marque bien une forme de ralentissement. Le taux d'occupation moyen par autocar atteint 36,1 % d'octobre à décembre, en baisse de 22 % par rapport au trimestre précédent et en hausse finalement plutôt modeste de 11 % sur un an.

Et c'est bien là que le bât blesse. Car, malgré la multiplication des lignes, la hausse de la recette moyenne par passager (elle est passée de 4 à 4,70 euros aux 100 kilomètres sur les deux derniers trimestres) et le passage de cinq à trois compagnies concurrentes, les opérateurs continuent à perdre de l'argent de façon vertigineuse.

A l'occasion de la publication des résultats 2016 de la SNCF, fin février, le site Ville, rail & transports révélait que Ouibus, filiale de la compagnie ferroviaire et numéro deux des cars Macron avec moins de 40 % de part de marché, avait essuyé une perte de 30 millions d'euros en 2016, équivalente au montant de son chiffre d'affaires sur la période.

## Distorsion de concurrence

C'est peu dire que Ouibus aura coûté cher à sa maison mère. L'examen des documents publiés par SNCF C6, qui exploite la marque Ouibus, et dont l'actionnaire principal est SNCF Voyages Développement, révèle que la société a procédé à plusieurs opérations affectant son bilan : une réduction de capital de 51,5 millions d'euros fin 2015 pour apurer des pertes sociales équivalentes, immédiatement suivie d'une augmentation de capital de 64,5 millions d'euros puis, en juin 2016, une nouvelle augmentation de capital de 16,5 millions d'euros.

Des passagers de Ouibus, à Paris-Bercy, le 4 septembre 2015.

KENZO TRIBOUILLARD/AFP



**Flixbus aura accusé un déficit compris entre 3 et 6 millions d'euros en France en 2016**

groupe public ne puisse plus capitaliser Ouibus.

Les concurrents de Ouibus ont beau s'insurger, eux aussi essuient pertes sur pertes depuis dix-huit mois. « Il est normal de

perdre de l'argent dans une activité qui démarre, se défend Yvan Lefranc-Morin, directeur général de Flixbus France. La vraie question est : dans quelle mesure ? Est-ce que ce sont des pertes rationnelles ou extravagantes ? »

Flixbus, filiale d'une grosse start-up allemande du même nom, numéro un du car outre-Rhin, aura accusé un déficit compris entre 3 et 6 millions d'euros en France en 2016. « Nos taux de remplissage sont supérieurs à 50 %, assure M. Lefranc-Morin. Nous serons bénéficiaires l'année prochaine. »

Malgré le volontarisme des opérateurs (Ouibus inaugure vingt et une nouvelles destinations ce printemps), il n'est pas impossible que l'un d'eux jette l'éponge. Transdev peine à remplir ses Isilines, la SNCF fait des pertes importantes étant donné la taille du marché – en 36 heures, les trains en France transportent l'équivalent de toute une année de cars Macron. A l'été 2016, en Allemagne, la Deutsche Bahn a abandonné son activité d'autocars, laissant le marché à Flixbus. Un scénario qui pourrait se répéter. ■

ÉRIC BÉZIAT