

Le transport en car atteint un plafond en France

TRANSPORT

Les « autocars Macron » ont transporté six millions de passagers en 2016.

Lionel Steinmann
 @lionelsteinmann

L'automne, les Français voyagent moins que l'été, et cet effet saisonnier, valable pour le train ou l'avion, se vérifie également pour l'autocar. Selon les dernières données publiées vendredi par l'Arafer, l'autorité de régulation du secteur, le nombre de passagers transportés par les « cars Macron » a atteint 1,56 million au quatrième trimestre 2016, soit un recul de 22 % par rapport au trimestre précédent.

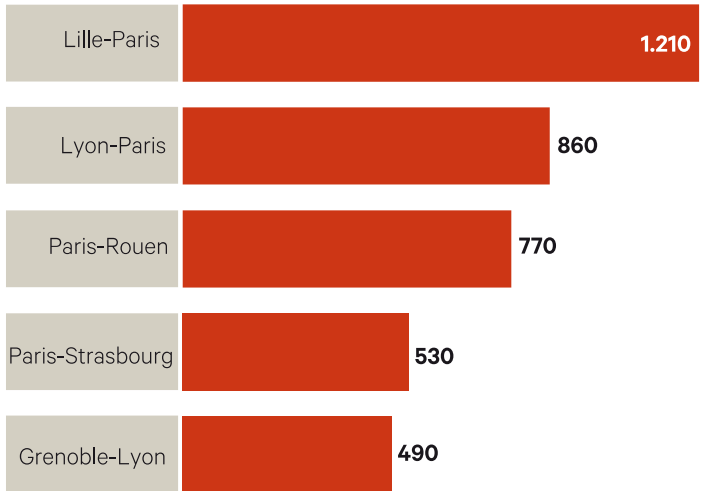
C'est la première baisse de fréquentation d'un trimestre à l'autre, depuis la libéralisation du marché des autocars longue distance en août 2015. Un signe supplémentaire que le marché, après une croissance échevelée portée par la volonté des opérateurs d'augmenter leurs parts de marché, se rapproche d'une certaine maturité.

180 villes desservies

Sur l'ensemble de l'année 2016, six millions de personnes ont emprunté une ligne d'autocar longue distance. Au 31 décembre, l'Arafer recensait 180 villes desservies, un chiffre amené à fluctuer au fil des mois, car les trois compagnies encore sur le marché (Flixbus, Ouibus et Isilines) ajustent leur offre au plus près de la demande, en ouvrant, par exemple, uniquement en hiver des lignes à destination des stations de sports

Top 5 des liaisons par autocar les plus fréquentées

En nombre de passagers quotidiens, à fin 2016



« LES ÉCHOS » / SOURCE : ARAFER

d'hiver. Le marché reste très concentré : 88 % de la fréquentation est réalisée sur 30 % des liaisons seulement.

Avec le recul du nombre de passagers au quatrième trimestre, le taux de remplissage moyen des autocars a souffert, chutant de 46 % à 36 % par rapport à l'été. Cela n'a pas empêché le prix des billets de continuer à grimper : la recette moyenne par passager aux 100 kilomètres est passé en trois mois de 4 à 4,70 euros.

C'est cette hausse régulière des tarifs, couplée à l'augmentation des taux de remplissage, qui doit permettre aux opérateurs d'atteindre la rentabilité. Celle-ci semble encore un horizon très lointain pour Ouibus, la filiale de la SNCF : selon la lettre spécialisée « Mobilités », ses pertes ont atteint 30 millions

d'euros en 2016. Malgré l'intérêt qu'il suscite et le surcroît de mobilité qu'il génère (17 % de la clientèle n'aurait pas voyagé sans cela, selon une étude de l'Arafer), le poids économique des autocars longue distance reste faible : le secteur a généré 83 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2016, soit 1,2 % seulement de l'activité TGV de la SNCF. Son impact sur l'emploi est un peu plus fort, avec 2.080 équivalents temps plein au 31 décembre dernier.



À NOTER

Fin 2016, l'Arafer a recensé en moyenne 724 départs de cars longue distance chaque jour, tous opérateurs confondus.