

Les « cars Macron » transportent de plus en plus de passagers

Lionel Steinmann

[@lionelsteinmann](#)

Le transport par autocar, qui avait été libéralisé l'an dernier, a profité de l'été 2016 pour franchir un nouveau palier à la hausse. Selon les statistiques de l'Arafer (l'autorité de régulation du secteur) dévoilées ce lundi, les « cars Macron » ont transporté entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre près de 2 millions de voyageurs, soit 33 % de plus qu'au trimestre précédent. Au total, 5,35 millions de passagers ont été recensés depuis l'ouverture du marché en août 2015.

Cette croissance est notamment due à l'ouverture de nouvelles destinations. Pour profiter de la demande liée aux vacances, 205 nouvelles liaisons ont ainsi été créées au troisième trimestre (pour un total de 1.310 commercialisées). Toutes ne sont pas permanentes : à la fin de la saison estivale, un certain nombre de routes ont été mises en sommeil jusqu'à l'été prochain. Au niveau des opérateurs, Flixbus a représenté 49 % de l'offre de sièges, devant Ouibus, la filiale de la SNCF (32 %) et Eurolines-Isilines, propriété du groupe Transdev (19 %).

Le nombre d'opérateurs est passé de 5 à 3 au cœur de l'été

Surtout, le taux de remplissage des autocars augmente. Selon les chiffres de l'Arafer, la proportion de sièges occupés est passée en moyenne de 30 % en début d'année à 47 % au troisième trimestre. Et cela ne s'est pas fait grâce à des promotions tous azimuts, puisque la recette moyenne par voyageur a augmenté de près de 10 % et atteint désormais 14 euros hors taxe, pour un trajet moyen de 342 kilomètres. Il faut sans doute y voir une première traduction de la concentration du secteur. Le nombre d'opérateurs est en effet passé de 5 à 3 au cœur de l'été. Tout l'enjeu, pour Flixbus, Ouibus et Transdev, sera de poursuivre ces hausses du taux de remplissage et des recettes durant des périodes moins favorables que l'été.

La rivalité sur longue distance avec le train est avérée, par exemple sur Lille-Paris, Lyon-Paris ou Paris-Rennes.

Dans son rapport, l'Arafer écarte également la possibilité que les cars Macron nuisent à la fréquentation des trains régionaux (TER), ce que continuent à redouter les régions. Pour l'institution, le risque potentiel existe surtout pour les liaisons courtes, lorsque les deux arrêts sont séparés de moins de 100 kilomètres. Mais, fin septembre, cela ne représentait que 42 liaisons, qui ont transporté 7.000 voyageurs au troisième trimestre. Soit, sur ces lignes, « moins de 1 passager par autocar en moyenne. Le risque de concurrence avec des services de transport conventionnés (notamment TER) sur ces mêmes trajets s'en trouve limité », estime le gendarme du secteur.

La rivalité sur longue distance avec le train est en revanche avérée, par exemple sur Lille-Paris, Lyon-Paris ou Paris-Rennes, qui forment le trio de tête des liaisons les plus fréquentées.