

La lente révolution du car longue distance

Malgré des débuts modestes, les « cars Macron » s'imposent progressivement dans le paysage français, où ils séduisent des passagers au budget limité.

LE MONDE | 08.05.2016 à 19h28 • Mis à jour le 09.05.2016 à 06h37 | Par Philippe Jacqué (/journaliste/philippe-jacque/)



Au départ de la gare routière de Paris Bercy, en septembre 2015. KENZO TRIBOUILLARD / AFP

L'autocar longue distance a réussi son décollage. Du moins sur les réseaux sociaux. Alex est encore enchanté de son dernier voyage. « *Franchement, Isilines c'est vraiment bien : accueil, confort, Wi-Fi à bord* », résume-t-il sur Twitter. Isabelle s'enthousiasme de son « *premier essai avec Starshipper : cap à l'ouest ! Super voyage : confort, ponctualité, prix canon. Merci* ».

Comme pour le train, les retards de cars agacent aussi, ainsi que... les oublis de passagers sur les aires d'autoroute, ou les pauses imposées aux conducteurs : « *La pause Ouibus, c'est le truc le plus lonely que j'ai vu. On dirait 40 chèvres égarées sur l'autoroute qui rodent près du car pendant quarante minutes* », écrit « LaRenard » sur le réseau social.

Déjà bien installés en Grande Bretagne, en Espagne ou en Allemagne, les « cars Macron », du nom du ministre de l'économie qui a poussé à l'ouverture de ce marché en 2015, s'installent dans le paysage. Ils colonisent les autoroutes de France depuis une dizaine de mois et amorcent une lente révolution. Depuis plus d'un siècle, le train, pour le collectif, puis la voiture, pour l'individuel, ont régné sans partage sur le transport longue distance français, avant l'apparition il y a vingt ans de l'avion à bas coût.

Ils doivent désormais faire de la place à un petit nouveau. « *Comme l'essor du low cost aérien dans les années 1990-2000, le car est un moyen à bas coût qui ne va pas tuer les autres modes de transport, mais tout le monde sera affecté à moyen terme* », affirme Pierre Gourdain, le patron de Flixbus en France, l'un des six principaux acteurs de ce nouveau marché.

7 000 à 8 000 personnes par jour

Certes, pour l'instant, les débuts sont modestes. Selon l'observatoire de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), après cinq mois d'ouverture, la demi-douzaine de nouveaux opérateurs (Flixbus, Isilines, Megabus, Ouibus, Eurolines et Starshipper) ont transporté 770 000 personnes à fin 2015, soit 7 000 personnes par jour. Selon France Stratégie, qui a produit une autre étude début mars, entre septembre 2015 et février 2016 ce sont 1,5 million de passagers accueillis, soit 8 000 par jour. Face aux 100 millions de passagers du train, cela reste au mieux

modeste.

« Il y a un an, tout le monde se demandait s'il y avait réellement un marché. C'est une première réponse relativement probante », relève Michel Seyt, le président de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV). A la fin 2015, 689 liaisons de ville à ville avaient d'ores et déjà été ouvertes, et 1 300 emplois créés.

Quelques mois plus tard, le cap des 700 liaisons (hors doublons entre transporteurs) a été dépassé. Et Ouibus, l'opérateur de car de la SNCF, a annoncé l'ouverture d'une vingtaine de nouvelles destinations pour l'été. Isilines, appartenant à Transdev, devrait dévoiler son programme d'été début juin, tandis que les autres installent également des lignes, augmentent des fréquences ou préfèrent abandonner d'autres routes.

Le deuxième étage de la fusée est prêt à prendre la relève. De plus en plus d'offres de liaisons inférieures à 100 km s'ouvrent, comme le permet la loi. « Au 3 mai, nous comptons 147 déclarations d'ouverture de ligne de moins de 100 km. Et d'ores et déjà 61 sont potentiellement réalisables », relève Anne Yvrande-Billon, la vice-présidente de l'Arafer, qui joue les gendarmes sur ces lignes de courte distance.

Produit saisonnier ?

« Je pense que le marché peut atteindre 4 à 5 millions de personnes dès cette année », juge Roland de Barbentane, le patron de Ouibus. « C'est un objectif auquel on souscrit, indique Pierre Gourdain, le patron de Flixbus en France. Cela confirme les projections faites par Bercy lors de l'adoption de la loi Macron. » « On fera les comptes à la fin de l'année, préfère temporiser Richard Dujardin, le patron d'Isilines (Transdev). Pour l'instant, on constate que le car n'est pas encore devenu un réflexe. C'est un produit saisonnier, qui fonctionne bien les week-ends et pendant les vacances scolaires. » « Tout se jouera cet été », juge enfin Michel Seyt.

A plus long terme, cependant, le car devrait s'installer. D'ici cinq à sept ans, la SNCF parie sur un marché de 30 millions de passagers, peu ou prou au niveau du marché allemand. La première année d'ouverture, en 2013, trois millions de passagers avaient découvert l'autocar outre-Rhin. En 2015, ils étaient déjà plus de 20 millions de personnes. A comparer au train, qui a transporté selon les données du géographe Laurent Guihéry 131 millions de passagers en Allemagne l'an dernier. Un succès incontestable.

« On n'atteindra jamais les chiffres connus en Allemagne, voire au Royaume-Uni, pense l'économiste des transports Yves Crozet. De l'autre côté du Rhin, les distances sont bien plus courtes entre les centres urbains, et l'offre ferroviaire est moins efficace que le TGV. Par exemple, entre Munich et Berlin, il faut six heures en car et 5 h 30 en train. A ce rythme, tout se joue sur le prix, et les autocars peuvent offrir des prix bien moins chers. En revanche, sur Paris-Strasbourg, vous pouvez le réaliser en 6 h 45 avec un car, quand en TGV, cela sera faisable bientôt en 1 h 46... Il y aura bien un public pour le car, mais la géographie est ce qu'elle est ».

Trois à quatre centimes du kilomètre

Et puis, en France, l'infrastructure de gares routières est tellement inexistante que l'essor du marché n'en sera pas facilité... Enfin, l'économie du système est bien fragile. Depuis son lancement, il y a huit mois, une terrible guerre tarifaire est en cours. Avec des tarifs d'appel de 1 à 9 euros, soit un prix au kilomètre de 3 à 4 centimes, quand le train dépasse 10 centimes, tout le monde perd sa chemise, d'autant que le taux de remplissage moyen reste bas, à 32 % à fin 2015.

LA SNCF AURAIT
DÉJÀ BRÛLÉ
120 MILLIONS
D'EUROS DE
TRÉSORERIE.
ISILINES, AU
MOINS
50 MILLIONS
D'EUROS, ET

La SNCF aurait déjà brûlé 120 millions d'euros de trésorerie. Isilines, au moins 50 millions d'euros, et tous les autres y investissent à fonds perdu. Sur les premiers mois, le chiffre d'affaires du secteur ne dépasse pas 10 millions d'euros. Et au mieux, le marché devrait s'établir entre 200 et 300 millions d'euros.

« Ceux qui resteront seront ceux qui auront les moyens de leur patience », juge Michel Seyt. En Allemagne, sur la dizaine d'opérateurs du début, deux ont jeté l'éponge et d'autres ont fusionné, comme FlixBus et MeinfernBus, qui détiennent désormais les trois quarts de ce marché. « Pour se faire connaître, les opérateurs sont obligés d'offrir des prix très attractifs, note

TOUS LES
AUTRES Y
INVESTISSENT À
FONDS PERDU.

Anne Yvrande-Billon, de l'Arafer. *Désormais, il sera intéressant de voir comment la consolidation se passera, car chaque opérateur est soutenu par un très grand groupe... Ce sera difficile d'envisager des rapprochements. Mais il semble qu'il y ait bien un ou deux acteurs de trop à long terme... »*

Des usagers qui n'auraient pas voyagé sans le car

Avec ces données, Yves Crozet se demande donc si cette libéralisation ce n'est pas « *beaucoup de bruit pour rien* »... Cependant, se ravise-t-il tout de suite : « *L'autocar longue distance porte les germes de plusieurs révolutions à venir.* » La première, et déjà la plus visible, est celle de l'élargissement du marché : « *Quelque 40 % de nos passagers nous disent qu'ils n'auraient pas voyagé sans le car. C'est un message très fort* », indique Pierre Gourdain. En Allemagne, ce taux est de 10 % à peine, selon les premières études.

Les passagers viennent à la fois du train et de la voiture. En France, l'essentiel des reports viendrait du covoiturage, porté par le succès de Blablacar. « *On ne peut cependant pas dire que le bus est pour les pauvres et le train pour les riches*, tempère Roland de Barbentane. *Il y a toute une frange de la population qui va préférer le bus, car elle a le temps de voyager.* » Pour ces opérateurs, les premiers utilisateurs du car sont les jeunes, et dans une moindre mesure les seniors, mais pas seulement.

« *Dans les cars, on voit des jeunes, beaucoup de jeunes, des familles, des couples, des pépés, des migrants... Des petites gens que l'on voyait autrefois dans les trains Corail, mais qui ont largement disparu des TGV* », remarque Eric Le Breton, sociologue spécialiste de la mobilité à l'université de Rennes et utilisateur régulier de l'autocar entre Paris et Rennes. « *Cela prend certes 4 h 30, mais les prix sont imbattables, entre 9 et 20 euros... En dernière minute, le même trajet en TGV, c'est 130 euros. Et puis, c'est confortable, et l'on ne retrouve plus cette ambiance ailleurs.* »

Eric Le Breton met le doigt sur une deuxième révolution à venir : le service et la qualité de l'équipement de l'essentiel des cars longue distance. Si certains conducteurs sont ronchons, ils sont pour la plupart sensibilisés à la façon d'apporter une attention particulière aux passagers et un service irréprochable. Contrairement à la plupart des trains, les cars proposent non seulement le Wi-Fi – souvent limité à une certaine capacité –, mais également des prises de courant... qui fonctionnent.

Talonner les TER

Le car est également en train de gagner une bataille, grâce à ses coûts plus faibles : le voyage de nuit. Alors que l'Etat et la SNCF ont décidé de tirer un trait sur l'essentiel des trains de nuit d'ici la fin juin, les opérateurs de car se frottent les mains, car ils arrivent sans problème à remplir des bus de nuit d'une cinquantaine de places.

Dernière révolution, plus pernicieuse. Les nouveaux autocars longue distance donnent des idées aux régions, les autorités organisatrices des transports, et principales financeuses des TER et autres bus conventionnés sur leur territoire. « *Certaines régions nous poussent à venir, confirme-t-on déjà chez un opérateur. On veut nous faire se frotter aux TER et aux offres subventionnées, ce qui permettrait aux régions de peser sur la SNCF ou les transporteurs locaux, afin de baisser la leur.* »

De fait, remarque un autre, « *quand on compare les prestations et le prix des conventions, on peut se poser des questions sur l'allocation de leur dépense* ». « *Je comprends ces questionnements*, nuance Michel Seyt, de la FNTV, qui rassemble des autocaristes dont le fond de commerce est cette

activité subventionnée. *Mais les offres libéralisées ne sont pas et ne seront jamais une réponse au transport de proximité !* » Pour le reste, l'autocar, qu'on croyait démodé, est en train de tracer un sillon durable dans le paysage français.