

La France retrouve le goût de l'autocar



On les appelle communément les bus Macron, du nom de la loi portée par le ministre de l'Économie. Ils sillonnent la France et même l'Europe depuis les principales villes, comme ici à Rennes.

Les Français renouent avec le transport en car

Les « cars Macron », comme on les appelle parfois, tissent leur toile. Ils chargent leurs passagers un peu partout et relient entre elles de plus en plus de villes. Premier atout : le prix.

Cela fait neuf mois que la loi Macron a libéralisé le transport de voyageurs par autocar. Alors que le cabotage (le transport à l'intérieur des frontières de l'Hexagone) était interdit auparavant, on en était déjà fin février à 734 liaisons entre deux villes. Et, pour la première fois, des passagers choisiront ce moyen de locomotion pour partir en vacances en France cet été.

Des voyageurs solitaires

Les autocars grand tourisme aux couleurs bleues, rouges ou vertes sillonnent à présent les axes les plus courus, parfois à une cadence soutenue. C'est que cinq principaux opérateurs se sont alignés au départ. D'après une étude de France Stratégie, le réseau se constitue à un bon rythme, comme en Allemagne qui, trois ans après, compte 911 lignes.

Qui sont les utilisateurs ? D'après Ouibus, ceux qui empruntent ses autocars sont à 60 % des femmes. 58 % des passagers ont plus de 35 ans, 72 % voyagent seuls. 65 % rendent visite à des proches. On y trouve 10 % de retraités et 11 % de professionnels.

Selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arfer), la distance moyenne parcourue

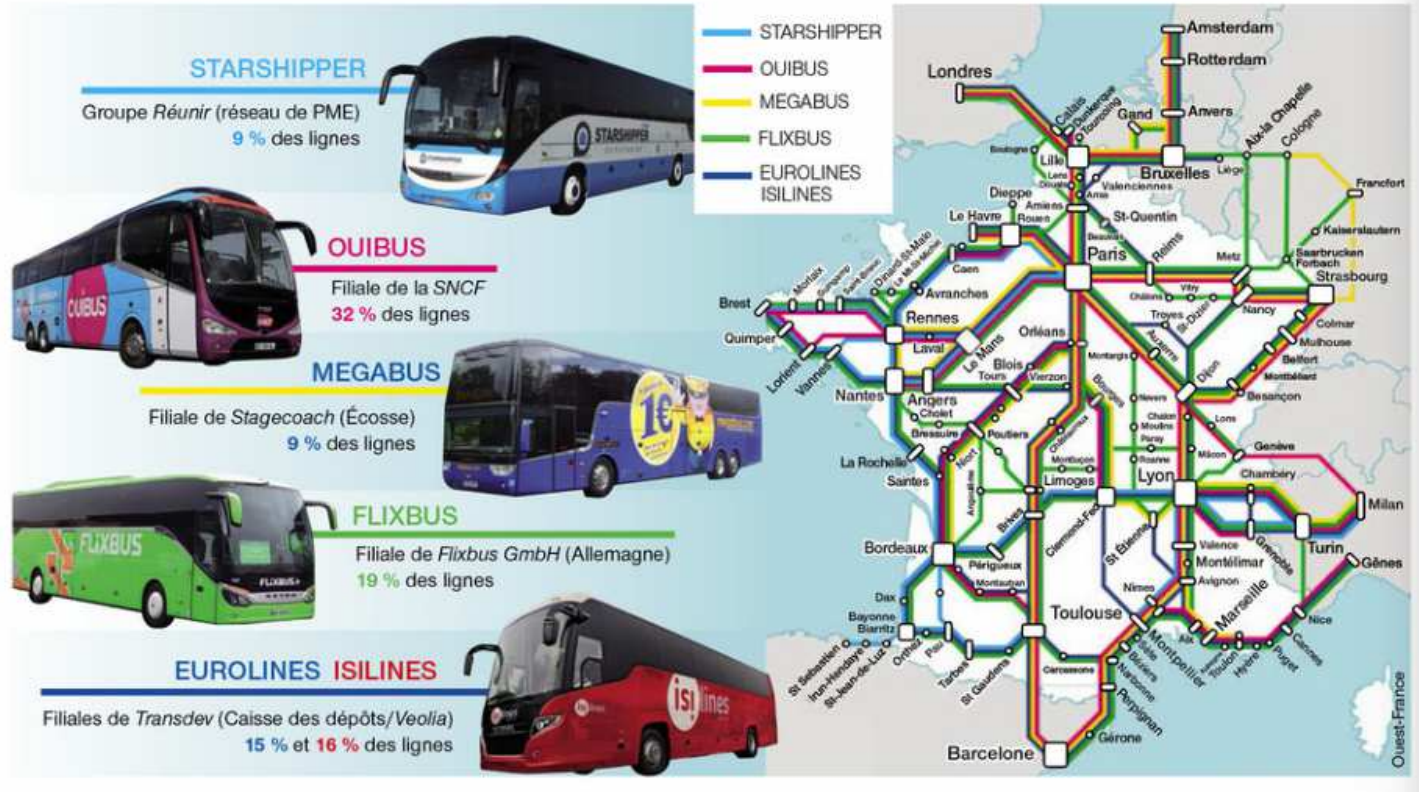
était de 376 km au début de l'année et les autocars étaient remplis à plus de 32 %. Le ticket moyen coûte 12 €. Plus de la moitié des lignes ne sont desservies que par une compagnie, mais elles se concurrencent sur les grands axes. Parmi les liaisons les plus fréquentées figurent Nantes-Paris, 4^e, et Paris-Rennes, 5^e.

Cinq mois après le lancement, ces nouvelles lignes ont créé un millier d'emplois directs et indirects, selon l'Arafer, 1 300 selon France Stratégie fin février. Cette dernière estime que 1,5 million de personnes seront transportées en 2016. Ce qui équivaut à 1,9 % du trafic grandes lignes de la SNCF.

Mais, en réalité, les « autocars Macron », dont le coût moyen est de 4,5 centimes par km, concurrencent davantage le covoiturage (6 centimes par km) que le train, pourtant plus cher (10 centimes par km dans le meilleur des cas).





La progression du nombre de lignes pourrait, cependant, être entravée par le réseau insuffisant des gares routières. Actuellement, elles n'accueillent que 32 % des points d'arrêt.

Even VALLERIE.



Quelques exemples de trajets pour le samedi 4 juin

Réservation effectuée
un mois et demi avant
Prix les plus bas

								
Rennes ► Brest	5 € 3 h 05		9 € 3 h 50		15 € 3 h 20	31 € 2 h 09		15 € 2 h 30
Rennes ► Paris	5 € 4 h 45	1 € 5 h	9 € 4 h 15	12 € 4 h 45	8 € 5 h 20	25 € 2 h 31	10 € 2 h 13	23 € 3 h 50
Rennes ► Nantes	5 € 1 h 25	2 € 1 h 50	5 € 1 h 25	5 € 1 h 45		20,60 € 1 h 31		7 € 1 h 15
Nantes ► Paris	9 € 5 h 15	5 € 5 h 45	15 € 4 h 35	15 € 6 h 15	8 € 5 h 30	30 € 2 h 21		
Caen ► Paris	5 € 2 h 50		9 € 2 h 35			15 € 2 h 09		15 € 2 h 35
Rennes ► Bordeaux	5 € 6 h 35		15 € 7 h 30	15 € 7 h 30		102 € 6 h 38		
Rennes ► Lyon			24 € 13 h 35	29 € 12 h 50		70 € 4 h 25	10 € 4 h 14	43 € 6 h 35
Rennes ► Lille			19 € 8 h 15	15 € 8 h 15		55 € 4 h 37		37 € 5 h 15



300

C'est le nombre de cars neufs
achetés depuis la libéralisation
des lignes longue distance.
Selon les professionnels,
il faudra attendre 18 mois
pour observer les effets réels
de la « loi Macron »
pour les constructeurs.



Source : Comparabus

Ouest-France

À Rennes, une quarantaine d'« autocars Macron » par jour

Reportage

Mercredi, 9 h 30 : il y a du monde sur les quais de la gare routière de Rennes. Jusqu'à l'an dernier, c'était une heure creuse après le pic du matin. À présent, des files se forment à la porte des autocars Ouibus, Flixbus, Starshipper, Isilines, Megabus...

Rennes est l'une des gares les plus fréquentées par les « cars Macron » : une quarantaine par jour. « Ils remplissent les trous », rapporte Jean-Luc Wester, le responsable de la gare, dont la gestion a été confiée, par le conseil départemental, à une filiale de la RATP. Stéphane Bidard confirme. Il conduit le Ouibus de 9 h 30 pour Paris. « Cette gare, dit-il, c'est la meilleure, elle est abritée et il y a un max de sécurité. À Nantes, c'est la misère, on doit charger les passagers à la Haluchère, une station de tramway, le long d'une route... À Bordeaux, c'est dans une petite rue parallèle à la gare. »

Le GPS bien utile

Comment font les clients pour les trouver ? « Pas vraiment un souci, car ils disposent du point GPS et de l'adresse. À Paris-Bercy, c'est une gare dédiée à Ouibus, pas de problèmes. » Après vingt et un ans de conduite, ce chauffeur des transports Salaün, sous-traitant d'Ouibus, est emballé par sa nouvelle mission : « C'est une super-clientèle. Des gens contents qui disent « bonjour » et « merci ». J'ai conduit un bus urbain auparavant, je ne pouvais plus voir les passagers ! »



Les nouvelles lignes d'autocars attirent une clientèle très variée.

Anne-Sophie, 22 ans, étudiante en langues étrangères et hôtellerie, fait partie de ses nouveaux clients. Elle veut attraper un avion à Orly : « Je fais plus confiance au bus qu'au train pour la ponctualité. D'habitude, je me déplace en covoiturage. Mais là, c'est encore moins cher. » Georges, 57 ans, grimpe dans le même car pour rejoindre sa famille dans l'Oise : « C'est la troisième fois que je le prends. J'achète le billet par Internet, une semaine-quinze jours avant, 15 €. C'est moins cher que le billet de train entre Paris et l'Oise. »

Plus loin, deux frères algériens, Ahmed, 24 ans, étudiant en allemand, et Massnisah, 36 ans, prennent un Flixbus : « En Algérie, l'autocar, c'est le moyen de transport n°1, confie Massnisah. » Pour aller à Paris, ça

coûte 9 € le matin, 20 € l'après-midi », précise Ahmed, qui, pour autant, prend souvent le train. Avec une carte jeunes, le TGV lui coûte 15 € à 30 € : « Et comme je voyage de nuit après mes cours de la journée, ça me correspond mieux. » Pour Massnisah, en revanche, l'autocar est bien moins cher que le TGV à 60 €.

Un peu plus loin, Yann, 33 ans, attend le Starshipper pour Nantes : « En train, c'est la galère, il faut changer à Redon. Là, je compte prendre mon billet à bord, ça ne devrait me coûter que 7 €. La réservation est close au guichet six heures avant. » En juin, cependant, les guichetiers de la gare routière seront en mesure de délivrer des billets jusqu'au départ pour tous les opérateurs, sauf Megabus.

E. V.