

La lente révolution du car longue distance

Malgré des débuts modestes, les « cars Macron » s'imposent peu à peu dans le paysage français, où ils séduisent des passagers à petit budget. Sept cents liaisons existent déjà, et les compagnies convoitent désormais les courtes distances, en concurrence avec le transport subventionné

PAR PHILIPPE JACQUE

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, tout comme... les oublis de passagers sur les aires d'autoroute, ou les passages imposés aux conducteurs : « La pause Ouibus, c'est le truc le plus lonely que j'aie vu. On dirait 40 chèvres égarées sur l'autoroute qui rodent près du car pendant quarante minutes », écrit LaRenard.

Déjà bien installés en Grande-Bretagne, en Espagne ou en Allemagne, les cars longue distance, dits « cars Macron » en France, 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

LA SNCF AURAIT DÉJÀ BRÛLÉ 120 MILLIONS D'EUROS, ISILINES, 50 MILLIONS, ET TOUS LES AUTRES INVESTISSENT À FONDS PERDU

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 mil-

lions 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 fin 2015, 689 liaisons de ville à ville avaient d'ores et déjà été ouvertes et quelque 1300 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.

Et 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, 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 de ce que sera le marché allemand. La première année d'ouverture de ce marché, 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 Guühéry, 131 millions de passagers en Allemagne en 2015. 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 la TGV. Par exemple, entre Munich et Berlin, il faut six heures en car et 5h 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 6h45 avec un car, quand en TGV, cela sera faisable bientôt en 1h46... Il y aura bien un public pour le car, mais la géographie est ce qu'elle est. »

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.

■ CÉCILE BOUTLETT
(BERLIN, CORRESPONDANCE)

En Allemagne, le car séduit de plus en plus de voyageurs

LES CARS LONGUE DISTANCE se sont durablement installés dans le paysage des transports allemands. Libéralisé en 2013, le marché est en très forte croissance : les cars colorés de ces nouvelles compagnies de transport ont véhiculé 16 millions de passagers en 2014 et 20 millions en 2015. Et certaines estimations tablent sur 25 millions de voyageurs en ce cette année. Avec la concurrence acharnée entre les acteurs du secteur pour la conquête du marché, le prix des tickets est extrêmement faible. Est-ce pour autant une catastrophe pour la Deutsche Bahn (DB), en crise ?

Tom Reinhold, du cabinet de conseil Oliver Wyman, voit la DB comme le grand perdant de la libéralisation du marché. « 44 % des clients des cars longue distance voyageaient avant en train », estime-t-il, dans une étude publiée fin 2015. Selon l'expert, ces voyageurs seraient seulement 15 % à avoir

délaissé leur voiture pour le car, et seulement 10 % n'auraient pas voyagé du tout sans les tarifs imbattables du bus. « A cause du car, la Deutsche Bahn a perdu 5 % de ses voyageurs grandes lignes », tranche-t-il.

Mais la fédération des entreprises allemandes de transport par car (BDO) fait un calcul différent. « Le car n'a pas pris de passagers au train », martèle Christiane Leonard, présidente de la fédération, qui s'appuie sur les résultats de la Deutsche Bahn, qui a transporté, en 2015, 131 millions de passagers, soit autant que le record de 2013, avec même une progression de 2,2 % sur les liaisons grandes lignes en Allemagne. « Avec au total 151 millions de passagers, le car et le train montrent que sur le transport longue distance, ils arrachent des voyageurs au transport motorisé individuel. Le car a créé une nouvelle mobilité », estime-t-elle. Pour la BDO, les études d'opinion sont à

prendre avec des pincettes car les voyageurs changent de moyen de transport en permanence, selon le but et la durée de leur voyage.

Les faiblesses de la Deutsche Bahn

Un avis également partagé par Christian Boettger, professeur à l'école supérieure d'économie et de technique de Berlin et spécialiste de la Deutsche Bahn, pour qui celle-ci essaye volontiers de justifier ses difficultés par l'arrivée des cars, une explication « facile à comprendre » et donc particulièrement relayée par la presse. « La DB réalise son bénéfice essentiellement avec les voyageurs d'affaires, qui veulent aller vite. Sur ce segment, le bus grande ligne n'est pas une concurrence. On ne peut pas parler d'un bouleversement du marché », juge l'expert.

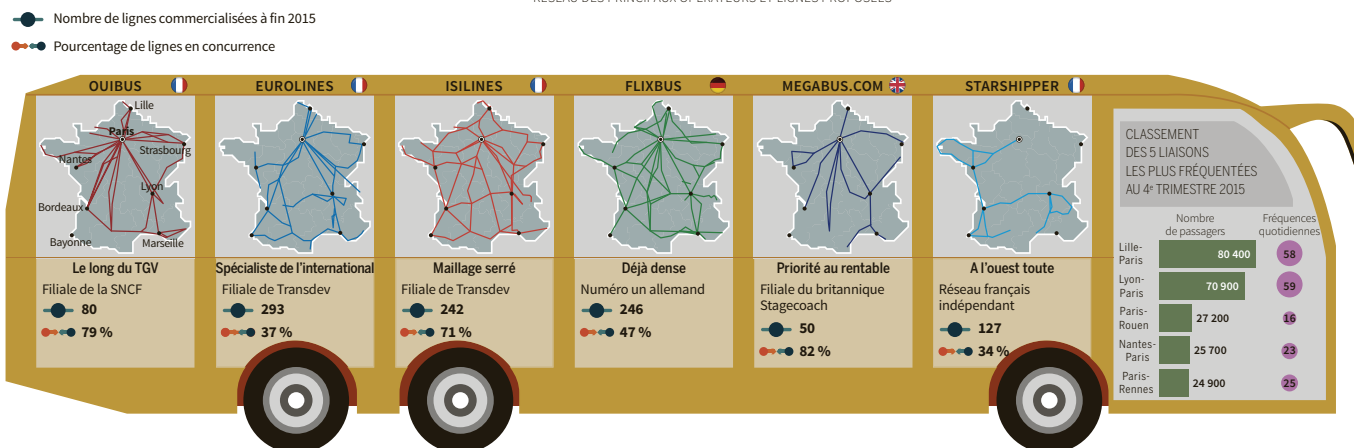
La DB a elle-même changé son discours. En 2015, elle avait estimé à 200 millions d'euros la perte de chif-

fre d'affaires causée par l'arrivée des bus longue distance en Allemagne. Mais lors de la présentation de ses résultats pour 2015, mi-mars à Berlin, l'argument n'était plus mis en avant pour justifier ses piètres résultats. DB a essuyé une perte de 13 milliard d'euros, essentiellement due à des problèmes de restructuration interne, et une baisse de ses performances sur le transport régional, le fret et la logistique.

L'arrivée des bus a surtout souligné les faiblesses de la DB dans le service aux passagers : des retards et des problèmes techniques chroniques, pas d'accès gratuit à Internet, autant de sources d'insatisfaction pour les voyageurs, alors que les prix des tickets restent élevés, malgré l'introduction récente d'offres plus économiques vendues sur le Net. ■

Six transporteurs se disputent la route

RÉSEAU DES PRINCIPAUX OPÉRATEURS ET LIGNES PROPOSÉES



SOURCE : OBSERVATOIRE DE L'ARAFER



Un car Ouibus, le service low cost de la SNCF. Ici, au départ de Rennes, en janvier, pour une liaison vers Paris.

À G. BIGOT / ANDIA.FR /

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, de la FNTV. 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. Mais il semble d'intéresser 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...»

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

EN FRANCE, L'INFRASTRUCTURE DES GARES ROUTIÈRES EST TELLEMENT INEXISTANTE QUE L'ESSOR DU MARCHÉ N'EN SERA PAS FACILITÉ

la mobilité à l'université de Rennes, et utilisateur régulier de l'autocar entre Paris et Rennes. «Cela prend certes 4h30, 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 cette ambiance que l'on ne retrouve plus ailleurs.»

Talonner les TER

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 de façon à 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 cependant –, mais également des prises de courant... qui fonctionnent.

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 gros 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, confirment-on déjà chez un opérateur. On veut que l'on se frotte aux TER et aux offres subventionnées, ce qui permettrait aux régions de peser sur la SNCF ou les transporteurs locaux afin de baisser leur offre subventionnée.»

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. ■

Un impact environnemental encore incertain

L'OUVREURE À LA CONCURRENCE de l'offre de transport par autocar sera-t-elle écologiquement vertueuse? Premier point, la flotte de cars assurant les nouvelles liaisons interurbaines roule au diesel. Les opérateurs se sont attachés à mettre sur ces nouvelles lignes des modèles Euro V et surtout Euro VI. «Il s'agit pour la plupart de véhicules neufs», assure Nicolas Pujos, de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV). Rares sont les opérateurs qui ont utilisé une partie de leur flotte existante, ils ont au contraire profité de cette opportunité pour la renouveler.»

D'autant que les textes d'application de la loi Macron prévoient que, au 1^{er} juillet 2018, tous les autocars répondent à la norme Euro VI. Une norme deux fois moins polluante en matière de particules fines et émet-

tant plus de trois fois moins d'oxyde d'azote que l'Euro V.

Le bilan environnemental de cette nouvelle offre de transport longue distance sera fonction de l'attrait qu'elle suscitera. «Cela dépendra non seulement du taux de remplissage mais aussi du report modal: s'agit-il d'une clientèle qui hier prenait le train, utilisait sa voiture, ou ne voyageait pas jusque-là?», relève Johan Ransquin, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), qui s'est vu confier par la loi Macron le soin d'établir d'ici à juillet un rapport sur l'impact environnemental de la réforme, notamment en termes de bilan carbone.

Une chose est sûre, les transports collectifs, mêmes routiers, ont un moindre impact que la voiture individuelle. Par kilomètre, sur des distan-

ces nationales, un passager émet en voiture 85,5 grammes de CO₂ (gCO₂), contre 20,6 gCO₂, en bus ou en car, et 10,2 gCO₂, en train, voire moins en TGV (3,4 gCO₂), selon l'Ademe. Ce chiffre est à relativiser, car variable en fonction du taux de remplissage: un car moderne et bien rempli peut présenter un bilan carbone équivalent, si ce n'est meilleur, qu'un train vide.

«Effet pervers»

Selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Ararfer), le taux d'occupation des autocars assurant les nouvelles liaisons interurbaines créées s'établissait en moyenne à 32 % au quatrième trimestre 2015. Un chiffre à prendre avec prudence compte tenu de la création encore toute récente de nombreuses lignes.

Si les clients abandonnent leur voiture individuelle pour voyager en car avec d'autres passagers, l'effet écologique de la réforme sera positif. Mais la libéralisation peut aussi produire l'effet inverse si l'ouverture des nouvelles lignes de cars se fait au détriment du train ou si se développe une offre en autocar surabondante sur une même liaison. Car des cars ou des trains rouleront alors peu remplis.

C'est la raison pour laquelle «il aurait fallu instaurer une régulation pour coordonner et organiser la complémentarité entre le train et les autocars», estime le député Denis Baupin. En lançant la libre concurrence, on risque d'avoir un effet pervers et de voir certains pratiquer le dumping tarifaire, ce qui au final ne sera pas bon pour le bilan carbone. ■

LAETITIA VAN ECKHOOT