



Tourisme JDE Edition Haute-Garonne 31

Midi-Pyrénées. Comment les autocars font-ils face à la réforme ?

ajouté le 23 novembre 2015 - Réagir - Mots clés : [Midi-Pyrénées](#), [Services](#), [Tourisme](#), [Autocars](#)

Tweeter

Dès la parution, le 6 août, du décret libéralisant la création de lignes intérieures régulières de plus de 100 kilomètres, les initiatives fleurissent. Quelle part les transporteurs locaux ont-ils pris dans ce mouvement ?

Un ministre acclamé par une profession, c'est devenu rare ! Pourtant, le 14 octobre, Emmanuel Macron était ovationné au congrès de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs). Il y présentait les premiers effets de sa loi sur la libéralisation du voyage en autocars, un processus créateur d'emplois selon lui (plus de 700 à ce jour).



Les opérateurs historiques à la manoeuvre

Pour les PME locales interrogées, « le besoin en capitaux est trop fort, nous n'avons pas les moyens car le risque est élevé ». À Toulouse comme ailleurs, donc, les initiatives sont venues des gros opérateurs en place mais avec des modèles différents. Transdev/Veolia a très vite créé Isilines, qui gère en propre Toulouse/Nantes et Toulouse/Paris, la Ville rose étant aussi sur Nice/Bordeaux et Bordeaux/Lyon. Chez Isilines, on indique que la création de la ligne Toulouse/Paris a permis l'embauche de 8 conducteurs à Toulouse. À la SNCF, on avait anticipé en 2012 avec la filiale Idbus, initialement dédiée à la longue distance en Europe, devenue Ouibus cet été où la volonté est d'aller très vite : « Entre septembre et janvier nous ouvrirons des lignes un peu partout, explique son directeur général Roland de Barbentane. Dès le 16 novembre, nous mettrons 2 aller-retour par jour entre Bordeaux et Marseille via Toulouse et Montpellier ; le 1er décembre, il y aura un AR Paris Toulouse via Brive toutes les nuits et un AR quotidien Paris Toulouse via Limoges. » Un développement qui s'appuie sur un partenariat avec de gros autocaristes régionaux, Verdié Autocars pour Toulouse. « Nous avons étudié les possibilités d'aller sur ce marché, en propre ou en sous-traitance, souligne Clément Verdié, directeur général adjoint, mais le niveau de besoins en capitaux nous a fait préférer le partenariat. Après avoir eu plusieurs contacts c'est le modèle Ouibus qui nous convenait le mieux, nous sommes en effet partenaires de la SNCF depuis 30 ans et nous exploiterons six lignes au départ de notre région Midi-Pyrénées/Languedoc Roussillon. » Cela se traduit par l'achat de 20 bus d'un niveau d'équipement élevé, « par enveloppes successives » précise Clément Verdié qui prévoit « le recrutement de 20 personnes à court terme pour arriver à 50 dont 90 % de chauffeurs, mi 2016 ».

Flixbus, un modèle start-up

Face à ces poids lourds surgit un trublion allemand, Flixbus, « au modèle économique innovant basé sur un partage de compétences » selon Yvan Lefranc-Morin, directeur du développement de la filiale française. Cette start-up créée fin 2011 ne possède en effet pas de cars et est devenue leader en Allemagne avec 75 % de parts de marché ! « Nous qualifions les lignes par des analyses de marché très poussées, explique Yvan Lefranc-Morin, pour avoir un réseau européen le plus dense possible avec un souci d'interconnexions ; nous gérons la partie marketing-communication internet (90 % des ventes), le système de réservation par le yield management et enfin la relation client. Quant à nos partenaires, ils achètent et exploitent les cars ». Flixbus s'engageant aussi financièrement par un partage de revenus. Dès cet été Jardel (Montauban) était le premier à signer avec Flixbus (11 bus) pour qui Toulouse doit être un hub vers l'Espagne : Yvan Lefranc-Morin confiait au Journal des entreprises être en contact avancé avec deux autres PME locales. Parmi elles, les Autocars Ortet : pour Thierry Ortet, « afin de prendre un risque mesuré il n'y a qu'une façon de se positionner sur ce marché, comme affrété ». Il investit donc dans quatre autocars pour 1 M? et va embaucher six à sept chauffeurs pour assurer des lignes au départ de Toulouse et de Bordeaux vers Montpellier et Marseille.

La révolution des lignes de moins de 100 km

Initialement la réforme prévoyait un seuil de 200 km en dessous duquel les ouvertures de ligne

Formation-RH



L'humain au cœur du changement

Réforme / Apprentissage / Recrutement / Coaching

Les plus lus

1. Airbus. L'innovation se joue aussi au sol
2. Les réseaux de Christian Bec
3. Corinne d'Agrain. Dénicheuse de bons projets
4. Midi-Pyrénées. Le Cluster chimie verte met le cap sur la Corée
5. Haute-Garonne. La PME Comat retourne sur Mars en 2020

Fichier excel

Palmares de votre région

Sélectionnez un département

Palmarès des entreprises 2015

EXCLUSIF