

BlaBlaCar : nouvelle stratégie "agressive" avec ses BlaBlaBus

"L'ennemi commun", c'est le conducteur seul au volant : BlaBlaCar se lance à l'assaut du bus, misant sur une complémentarité avec le covoiturage, une stratégie ambitieuse alors que les "cars Macron" sont toujours en quête de rentabilité en France.

Temps de lecture : minute

11 juin 2019

La plateforme de covoiturage française avait annoncé en novembre le rachat de Ouibus, filiale de la SNCF. Une acquisition qui sera finalisée *"dans les semaines à venir"*. Pour Nicolas Brusson, cofondateur et directeur général de BlaBlaCar, il y a une vraie *"logique"*. *"Le covoiturage va aller desservir le point à point, très précis, très granulaire quand le bus va être l'arme low-cost entre les grandes villes"*, explique-t-il. La question pour lui est: *"comment on réduit l'"auto-solisme"?"*, sachant qu'aujourd'hui *"la voiture seule ou privée représente entre 70 et 80% des trajets longue distance en Europe"*.



À lire aussi

Pourquoi BlaBlaCar se lance dans les bus longue distance en rachetant Ouibus

BlaBlaCar lance donc dès ce mardi une quinzaine de lignes exploitées par une dizaine de sous-traitants. La première est inaugurée symboliquement à Lyon (Lyon-Perrache-Auch, dans le Gers), un "*hub*" stratégique pour rayonner en Europe. Et d'ici la fin de l'année, il étendra son offre avec 70 lignes BlaBlaBus, de l'Italie aux Pays-Bas en passant par l'Espagne, avec également des lignes intérieures en France ou en Allemagne dès cet été. Auxquelles s'ajouteront progressivement les lignes Ouibus et celles des partenaires européens (Alsa, Marino, National Express). Ce qui fera en tout quelque 400 villes-destinations proposées sur sa plateforme multimodale.

La startup française applique en réalité le même modèle économique que

son principal concurrent, l'allemand FlixBus, qui vient de boucler le rachat d'Eurolines et isilines. De la même manière, elle organise les plans de ligne, commercialise les billets via internet ou une application. Les autocars sont eux conduits par des compagnies régionales indépendantes, sous contrat.

Marché "énorme" toujours déficitaire

Ses cars se veulent aussi complémentaires du train, avec des horaires décalés par rapport à ceux des lignes ferroviaires, ou des lignes sans correspondance comme par exemple sur le Clermont-Lille ou Bruxelles, qui

nécessite en train un changement de gare à Paris, souligne Roland de Barbentane, directeur général de Ouibus.

Le consommateur pourra retrouver cette offre sur le site de BlaBlaCar (forte de 75 millions de membres dans 22 pays) comme celui de la SNCF (oui.SNCF), qui propose déjà les annonces BlaBlaCar depuis décembre.

Les prix

commenceront à 4,99 euros le trajet et augmenteront en fonction de la demande, contrairement à ceux du covoiturage qui sont relativement stables, en fonction du nombre de kilomètres.

Le marché des "cars Macron", libéralisé à l'été 2015 par un Emmanuel Macron alors patron de Bercy, est toujours déficitaire. Mais pour le cofondateur de BlaBlaCar, entre le covoiturage et ces autocars, *"on a créé un marché routier énorme en France avec environ 25 millions de voyageurs/an"*. Et si BlaBlaCar a été profitable en 2018, assurent ses dirigeants sans donner de chiffre plus précis, ils espèrent *"amener les BlaBlaBus à l'équilibre assez rapidement"*.

Après une augmentation de capital de 101 millions d'euros, la stratégie est donc clairement d'*"être agressif pour faire de l'expansion et investir"*

dans de la croissance". Il mise sur des taux de remplissage supérieurs à 60%.

Reste que Ouibus est toujours déficitaire malgré une année 2018 meilleure avec *"une augmentation du nombre de passagers, de chiffre d'affaires et une réduction de la perte"*, souligne son directeur général. En 2017, Ouibus avait perdu 36 millions d'euros. BlaBlaBus, dont la SNCF sera actionnaire minoritaire, vise lui l'équilibre entre 18 mois et trois ans. Le marché français des cars longue distance comprenait à l'origine cinq acteurs. Il n'en reste désormais que deux, FlixBus et Ouibus/BlaBlaBus, qui deviendront une seule entité lorsque le rachat sera officiellement bouclé.

Article écrit par AFP