

## MEGABUS : La force de la raison sur Espagne – Royaume Uni

Premiers galops d'essais dès le 7 juillet pour Mégabus sur Toulouse – Barcelone : Dès le 7 juillet, les cars Mégabus à deux étages du groupe anglais StageCoach vont débouler à Toulouse et renforcer la concurrence sur le marché des cars longue distance dominé en France par Eurolines et la filiale de la SNCF : Idbus. «Nous avons choisi Toulouse, une ville dynamique où les étudiants sont nombreux», explique Stéphanie Rivet, la directrice commerciale de StageCoach pour l'Europe et l'Amérique du Nord. La cible idéale pour des voyages très bon marché.



Outre les offres promotionnelles à un euro, Megabus se différencie de ses concurrents avec des prix très bas: le tarif maximum d'un Londres-Toulouse est fixé à 36 euros pour... 19 heures de trajet. Tandis que le Toulouse-Barcelone plafonne à 20 euros pour 5h30 de route. C'est sur ce dispositif que s'enchaîne la ligne longue distance Barcelone – Londres.

Un confort Pullman et des bus grand tourisme capacitaires sont les atouts de Mégabus pour se positionner sur ces marchés : «Nos cars sont neufs et sont tous équipés de wifi à bord, de prises électriques. Ils sont climatisés, équipés de toilettes», énumère Stéphanie Rivet. Un car partant de Barcelone à 16 heures arrivera à Toulouse à 22h15 et à Londres à 6 heures le lendemain matin. Pour maintenir des prix bas, le groupe anglais a généralisé les cars à un étage dans lesquels le nombre de passagers est plus important.

Le réalisme de Mégabus guide une analyse implacable des coûts en rapprochant le service offert des attentes du marché. La ligne internationale Espagne – Royaume-Uni est construite sur ces bases incontournables. L'itinéraire est optimisé du point de vue de la distance et donc des coûts. La ligne passe par Puigcerdá, Foix, Toulouse, Limoges et Paris. Cet itinéraire à distance optimisée bénéficie également d'un péage réduit sur l'A20. Pour les cibles de clientèles, si Mégabus vise à offrir des conditions tarifaires économiques, les flux potentiels sont bien identifiés. Mégabus vise à répondre au marché sur des itinéraires où la concurrence est en train de s'affaiblir. Les dessertes côtoient la voie ferrée POLT entre Paris et Toulouse et suivent l'axe dans son prolongement direct jusqu'à La Tour de Carol et Barcelone. Ce faisant, Mégabus irrigue les plateaux Cerdans et tutoie la Principauté d'Andorre qui est une destination prisée des Britanniques. Les ouvrages Pyrénéens donnent une bonne fiabilité à cet itinéraire qui passe sous les Pyrénées au travers des tunnels du Puymorens en France et celui de Cadi en Espagne. Entre ces deux ouvrages, un carrefour d'altitude réunit trois pays permet en outre une très bonne correspondance vers Lérida.

Ces services économiques sont une réponse au marché qui se voyait malmené par les décisions de la SNCF de ne plus donner de correspondance aux trains Espagnols. en effet, en gare de Latour de Carol le TET vers Paris n'est plus en correspondance avec Barcelone. C'est donc une excellente initiative de Mégabus pour ces territoires enclavés a fort potentiel touristique. Ce service à prix économique ramène la force de la raison au milieu de la logique de la géographie et ouvre enfin des perspectives d'échanges de masses sur le segment où le train s'est disqualifié.

