



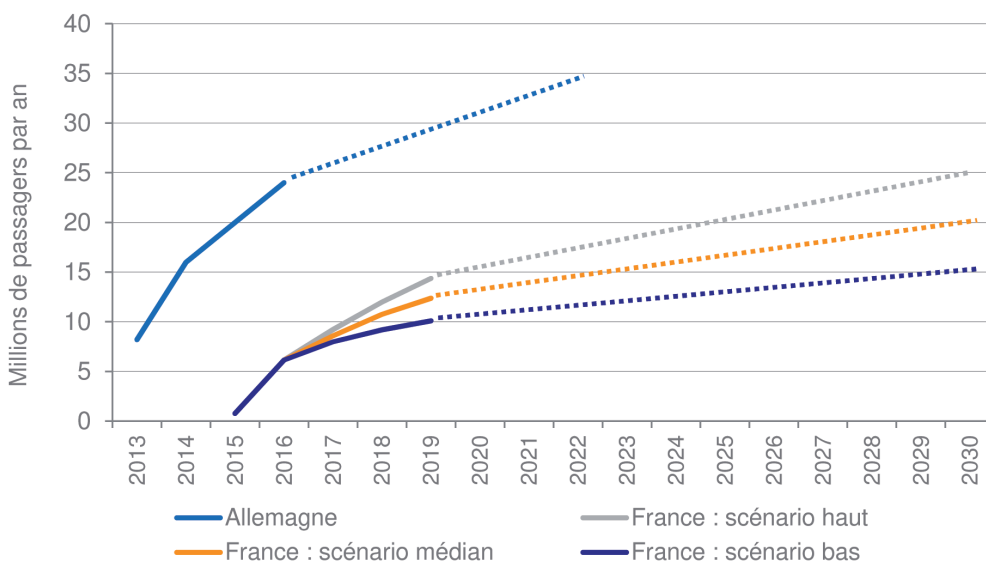
Perspectives de développement des autocars

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar en France pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. Sur les cinq compagnies qui se sont lancées sur ce marché, seules trois subsistent un an plus tard. Le modèle économique reste en effet déficitaire, en raison de tarifs très bas. Cependant le trafic est en pleine expansion. Selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), le nombre de passagers en 2016 dépasse les 6 millions. À la fin du premier trimestre 2017, le secteur comptait 2 100 emplois, en incluant les emplois créés par les opérateurs et par leurs sous-traitants ou partenaires.

Cette croissance rapide a deux conséquences. D'une part, l'opérateur ferroviaire historique – la SNCF, avec quelque 150 millions de passagers en 2015¹ – voit sa part de marché grignotée puisqu'une partie du trafic par autocar se faisait hier en train. Également attaquée par le covoiturage, la SNCF réplique par une stratégie de baisse des prix et de services *low cost*, qui tend à réduire sa rentabilité. D'autre part, les autocars longue distance ont connu un essor si rapide qu'il n'a pas été possible d'anticiper l'aménagement, voire la création de gares routières ou de points d'arrêt pour accueillir les passagers dans de bonnes conditions. Ce chantier devient une priorité.

Ces deux enjeux sont d'autant plus importants que le marché des autocars devrait poursuivre sa forte expansion dans les années à venir. Selon le scénario le plus favorable, le nombre de passagers annuels pourrait atteindre 25 millions d'ici à 2030, soit 12 % du trafic ferroviaire longue distance en voyageurs-km (TGV et Intercités). Le nombre d'emplois total du secteur pourrait dépasser les 5 000 à cette date.

Évolution du trafic en autocar, en France et en Allemagne
(en millions de passagers par an)



Source : France Stratégie

1. D'après la SNCF. Trafic TGV et Intercités (donc hors TER et Transilien).

Christine Raynard
Jincheng Ni

département Développement
durable et numérique

La Note d'analyse est publiée sous la responsabilité éditoriale du commissaire général de France Stratégie. Les opinions exprimées engagent leurs auteurs et n'ont pas vocation à refléter la position du gouvernement.

INTRODUCTION

En Allemagne, la libéralisation du transport régulier par autocar en janvier 2013 s'est traduite par une croissance spectaculaire du nombre de passagers, passé de 8,2 millions la première année à 24 millions en 2016. Dans un premier temps, plusieurs opérateurs entrés en lice se sont livrés bataille à coup de bas tarifs pour attirer la clientèle. La disparition de certains opérateurs a ouvert une seconde phase, où le relèvement des tarifs n'a pas empêché la croissance de la clientèle. Au regard de l'expérience allemande, cette note examine les perspectives de développement des autocars longue distance en France. Elle en analyse les conséquences sur le secteur ferroviaire pour aborder ensuite la question des gares routières, qui vont devoir faire face à une augmentation significative de leur trafic.

CONCURRENCE, REGROUPEMENT... ET REPRISE DE LA CROISSANCE ?

Depuis la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, toute entreprise de transport public routier peut ouvrir une desserte par autocars longue distance, dits « en services librement organisés » (SLO), pour une liaison régulière entre deux villes distantes de plus de 100 kilomètres. Pour les liaisons inférieures à 100 kilomètres, l'opérateur doit déclarer cette ouverture à l'Arafer qui, sur demande de l'Autorité organisatrice de transport concernée, vérifie que ce nouveau service ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des services publics conventionnés, ferroviaires ou routiers.

Un marché en expansion... et un modèle économique déficitaire

La libéralisation a suscité la création de nombreux services routiers d'autocars librement organisés. Les voyageurs trouvent là une nouvelle offre de mobilité en transports collectifs, de qualité, à un prix attractif et venant rivaliser avec la voiture particulière, le covoiturage et le train. Aujourd'hui, les autocars concurrencent toutes les grandes relations radiales assurées en TGV et en trains Intercités, mais aussi les liaisons transversales. Après bientôt deux ans d'exploitation, ce marché en plein essor a transporté 6,2 millions de passagers en 2016 et en attend entre 7,5 et 8,5 millions pour 2017. Selon l'Arafer, le secteur affiche en 2016 un chiffre d'affaires de 83,1 millions d'euros (hors taxes) et emploie 2 100 personnes au premier trimestre 2017².

Avec des billets vendus à bas prix, le modèle économique est aujourd'hui déficitaire. Et malgré une augmentation – de 3,20 euros HT aux 100 kilomètres en août 2015 à 4,30 euros HT au 1^{er} trimestre 2017³ –, les trois opérateurs présents n'envisagent pas de rentabilité avant 2018 ou 2019. La pérennité des dessertes n'est donc pas assurée, comme le montre la fermeture récente de plusieurs lignes non rentables. À moyen terme, une exploitation des seules lignes rentables entre grandes villes aurait pour conséquence une desserte inégale des territoires.

Du regroupement accéléré au quasi-monopole

À l'ouverture du marché en août 2015, cinq opérateurs se sont positionnés⁴, auxquels se sont ajoutées deux compagnies régionales⁵. Onze mois plus tard, outre ces deux compagnies régionales, seules trois subsistent au niveau national : Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus, filiale à 95 % de la SNCF (voir encadré 1). Avec des prix encore très bas et un modèle économique déficitaire, on pourrait aboutir si cette tendance se poursuivait à une situation de quasi-monopole, comme en Allemagne⁶. Flixbus s'arroge aujourd'hui la moitié du marché français, en nombre de passagers comme de lignes exploitées. Ouibus et Isilines détiennent respectivement 30 % et 20 % du trafic passagers et 21 % et 31 % des liaisons (voir graphique 1).

Encadré 1 – Les trois opérateurs d'autocars en France

Ouibus. *En juillet 2016, le réseau d'autocaristes Starshipper rejoint Ouibus, la filiale SNCF, sous contrat de franchise : Starshipper prend 5 % du capital de Ouibus et reste libre de fixer sa politique commerciale et son circuit de distribution. Ouibus conforte ainsi sa stratégie de partenariats avec des PME plutôt que de création d'un parc en propre. Elle dispose certes de ses propres autocars et « capitaines » (conducteurs) mais ils ne représentent que 25 % environ de son activité. Pour le reste, elle s'appuie sur huit partenaires sous-traitants (rémunérés selon le nombre de kilomètres parcourus) ou en franchise avec Starshipper.*

Flixbus. *Créé en 2012, l'allemand Flixbus se déploie à l'international en ouvrant des réseaux nationaux en France, en Italie, en Autriche et aux Pays-Bas, mais aussi des lignes transfrontalières. La filiale française débute avec quelques lignes internationales puis s'engage sur le marché national dès son ouverture. Le 1^{er} juillet 2016, elle rachète les activités du groupe britannique Stagecoach en Europe continentale (Megabus). Flixbus relie 1 000 destinations dans 20 pays, en nouant des partenariats avec une cinquantaine de PME. Elle reproduit partout la même stratégie : un savoir-faire numérique avec des logiciels de réservation, commercialisation et planification du réseau, une forte présence sur les réseaux sociaux, un marketing*

2. Emplois directs chez tous les opérateurs et emplois pour la conduite chez les sous-traitants et partenaires.

3. Pour mémoire, le tarif du covoiturage est aujourd'hui de l'ordre de 7 euros HT aux 100 kilomètres.

4. Eurolines/Isilines (groupe Transdev), Flixbus (société allemande), Megabus (groupe Stagecoach, Royaume-Uni), Ouibus (groupe SNCF) et Starshipper (réseau d'autocaristes français « Réunion », devenue S.A.S. en décembre 2015).

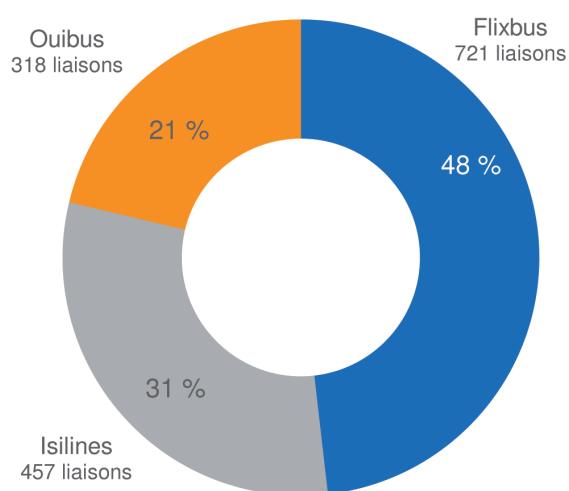
5. Migratour (ligne saisonnière Le Puy-en-Velay-Conques) ; Darbier (Montargis-Tours).

6. Flixbus détient 93 % du marché allemand en 2017.

agressif et des partenaires autocaristes qui fournissent les conducteurs et opèrent les lignes.

Isilines. Marque commerciale d'Eurolines pour les lignes intérieures et filiale à 100 % de Transdev, Isilines ne possède aucun autocar. L'exploitation est réalisée à 75 % par des cars de Transdev et à 25 % par ceux d'autres exploitants. Depuis 1993, Eurolines gère la gare routière internationale de Paris-Gallieni à Bagnole avec une concession jusqu'en 2022. Isilines se distingue de ses deux concurrents par sa stratégie digitale : elle a ainsi signé en juin 2016 un contrat avec Voyages-sncf.com pour que ce site propose ses destinations par autocar.

Graphique 1 – Part des opérateurs en nombre de liaisons



Source : Arafer, premier trimestre 2017

Une croissance qui s'essouffle ?

Avec 6,2 millions en 2016, le marché français de l'autocar paraît comparable à la situation allemande après un an d'existence. Toutefois, le premier trimestre 2017 montre une augmentation de 25 % par rapport au premier trimestre 2016, plus faible que celle observée en Allemagne lors de la deuxième année. Après un pic à 46,6 % pendant l'été, le taux moyen d'occupation est retombé à 36,1 % fin 2016 (contre 32,4 % fin 2015). Cette évolution s'explique d'abord par une fréquentation plus importante durant les vacances d'été mais aussi en partie par une hausse des prix de 34 % entre août 2015 et fin mars 2017. Il est trop tôt pour dire s'il s'agit d'un palier durable ou d'un simple prélude à une reprise de la croissance.

Trois facteurs devraient influencer sur le nombre de passagers : l'augmentation plus ou moins forte des tarifs, l'évolution de l'offre de transports (fréquence et maillage) et enfin le taux minimal de remplissage accepté par les opé-

rateurs (plus ce taux est bas, plus la liaison court le risque d'être supprimée).

Trois scénarios

Depuis le 1^{er} janvier 2013, date de la libéralisation du marché en Allemagne, le trafic par autocar est passé de 8,2 millions de passagers en 2013 à 16 millions en 2014 pour atteindre 24 millions en 2016⁷. Il est difficile de dire si cette trajectoire sera celle de la France, car les deux pays présentent d'importantes différences géographiques, avec d'un côté une région capitale et un modèle centralisé, et de l'autre de nombreuses métropoles habituées à commercer. En se fondant sur les auditions des opérateurs et sur leurs perspectives de développement, trois scénarios sont développés à l'horizon 2030, avec des trafics potentiels de 15, 20 et 25 millions de passagers. Pour donner un ordre de grandeur, ce troisième scénario pourrait représenter 12 % du trafic ferroviaire longue distance en voyageurs-km (TGV et Intercités). Il correspondrait également à plus de deux fois le trafic du covoiturage longue distance réalisé en 2015 (sur lequel BlaBlaCar est aujourd'hui en situation de quasi-monopole)⁸.

Tableau 1 – Le marché des autocars à l'horizon 2030 : trois scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Nombre annuel de passagers (en millions)	15	20	25
Nombre d'autocars nécessaires	760	1 020	1 270
Nombre de conducteurs nécessaires	2 670	3 550	4 440
Nombre total d'emplois créés	3 100	4 130	5 170

Note : l'hypothèse est celle d'un taux d'occupation de 50 %. Les chiffres ont été arrondis.
Source : calculs France Stratégie

À partir de ce trafic total, on estime un flux de passagers par origine et destination. Cette simulation conduit à une première série de résultats. Premièrement, le nombre d'autocars nécessaires pour assurer le trafic à l'horizon 2030 serait compris entre 760 et 1 270. Deuxièmement, selon les hypothèses retenues sur le temps de conduite réglementaire, la vitesse de circulation et le temps de travail annuel d'un chauffeur, le nombre de conducteurs nécessaires se situerait entre 2 670 et 4 440 suivant les scénarios. Enfin, le nombre total d'emplois du secteur (y compris personnels non conducteurs des opérateurs et emplois supports chez les sous-traitants et partenaires) serait de 3 100 à 5 170 (voir tableau 1).

7. Statistisches Bundesamt (Destatis), office allemand de la statistique.

8. Selon le rapport du CGDD (2016), *Projections de la demande de transport sur le long terme* (page 70) : 11 millions de voyages en covoiturage, 3,5 milliards de voyageurs.km en 2015.

Encadré 2 – Méthode utilisée pour estimer le nombre d'emplois créés

La méthode utilisée pour estimer le nombre d'emplois est construite sur la base des données actuelles d'exploitation. Elle est validée par la reconstitution du nombre d'emplois au premier trimestre 2017 et permet d'estimer les créations d'emplois à l'horizon 2030 pour les trois scénarios retenus (15, 20 et 25 millions de passagers).

Les conditions d'exploitation des autocars longue distance et d'emploi des conducteurs sont les suivantes :

- le parcours d'un autocar est de 800 km par jour, 6 jours par semaine ;
- la vitesse moyenne de parcours par autocar est de 60 km/h ;
- le taux d'occupation est de 50 % à terme ;
- le nombre moyen de jours de conduite pour un conducteur est de 190 par an, en prenant en compte les week-ends, les jours fériés, les congés, les RTT, la formation et les arrêts de travail. Le temps de conduite est de 1 200 heures en moyenne par an (voir le rapport du CGDD, Éléments d'évaluation socio-économique et environnementale du transport par autocar, mai 2016) ;
- le temps de conduite journalier est de 9 heures, auquel s'ajoute une pause après 4 heures 30 de conduite. Cette durée inclut les formalités de départ, la montée et la descente des passagers. La part de temps consacrée effectivement à la conduite est estimée à 70 % (source : ministère du travail) ;
- la part des conducteurs dans le nombre total d'emplois est de 86 % (source Arafer). Les 14 % restants correspondent aux personnels non conducteurs des opérateurs et aux emplois supports chez les sous-traitants et partenaires.

Cette méthode est ensuite appliquée à des situations futures, dont les deux paramètres principaux sont le trafic en voyageurs-km et le taux d'occupation des autocars. Selon les scénarios, le secteur des autocars longue distance emploierait ainsi à terme entre 3 100 et 5 170 personnes.

Selon le bilan de l'activité du 1^{er} trimestre 2017 publié par l'Arafer, le secteur compte 2 054 emplois ETP (équivalent temps plein) pour 6 millions de passagers transportés par an. Une règle de trois conduirait à dire que pour 25 millions de passagers, il faudrait environ 8 600 emplois. Ce chiffre est supérieur à nos estimations pour deux raisons : premièrement, le taux de remplissage actuel n'est que de 39 %, alors que nous avons retenu une hypothèse à 50 %, qui correspond à l'objectif des opérateurs (Flixbus en Allemagne atteint 60 % en 2017) ; deuxièmement, un maillage plus important des liaisons permettrait d'optimiser l'utilisation des chauffeurs.

En préalable au débat parlementaire intervenu en janvier 2015 sur le projet de loi pour la croissance et l'activité, une commission indépendante d'étude des effets de cette loi avait été mise en place par France Stratégie afin d'évaluer l'impact des principales mesures prévues, dont l'offre de transport par autocar. Dans son évaluation ex-ante, cette commission avait estimé que la création nette d'emplois par l'offre autocar longue distance pourrait atteindre 22 000 emplois⁹. La méthode supposait « une hausse

de l'offre de 50 % après l'ouverture (comme cela a été observé au Royaume-Uni), accompagnée de gains de productivité de l'ordre de 10 % (chiffre arbitraire) ». Ce nombre d'emplois avait été obtenu en prenant l'ensemble du périmètre des lignes régulières, y compris les transports scolaires et interurbains régionaux qui représentent plus de 80 % des lignes régulières. Un tel périmètre dépasse largement celui des autocars réguliers interurbains longue distance. C'est sur cette base, et avec un nombre d'emplois dans le transport des lignes régulières de 63 000, que la commission avait conduit son chiffrage (63 000 x 1,5 x 0,9 - 63 000 = 22 050).

Dans tous les cas, ces chiffres tiennent compte des emplois induits des opérateurs, sous-traitants et partenaires.

CONSÉQUENCES SUR LE FERROVIAIRE

Des reports modaux non négligeables

Quelle proportion du trafic de passagers les autocars prennent-ils aux autres modes de transport, en particulier au ferroviaire ? Pour connaître ce « report modal », on dispose de deux enquêtes, l'une allemande qui date de 2015, l'autre française réalisée en 2016. Les résultats montrent des tendances assez semblables (voir tableau 2). Premièrement, la part des personnes déclarant qu'elles ne se seraient pas déplacées sans ce nouveau service se situe entre 10 % et 20 % de la clientèle totale de l'autocar : c'est ce qu'on appelle le « trafic induit ». Deuxièmement, les reports venant de la route et du ferroviaire sont non négligeables en pourcentage dans les deux pays, mais limités en nombre total de passagers et positionnés sur les lignes les plus fréquentées.

Aujourd'hui, sur les trois lignes les plus fréquentées, la clientèle des autocars reste faible par rapport à celle des trains ou au trafic routier : Lille-Paris, 980 passagers par

Tableau 2 – À quel mode de transport se substituent les autocars longue distance ? (déclaratif)

Mode de transport	Allemagne (2015)	France (2016)
Voiture particulière	19 %	19 %
Covoiturage	19 %	25 %
Train	44 %	37 %
Longue distance (TGV)	30 %	24 %
Longue distance (Intercités)		8 %
Courte distance (TER)	14 %	5 %
Aérien	4 %	2 %
Autres	4 %	
Trafic induit	10 %	17 %
Total	100 %	100 %

Lecture : 19 % des voyageurs en autocar interrogés déclarent qu'ils auraient utilisé leur propre voiture s'ils n'avaient pas pris l'autocar, en Allemagne comme en France.

Sources : enquêtes IGES Institute pour l'Allemagne et Arafer pour la France

9. Commission d'évaluation de la loi pour la croissance et l'activité (2015), « Ouverture de l'offre de transport par autocar », janvier. Voir aussi Épaulard A. et Guilleminot L. (2016), « Autocars interurbains : un bilan après 6 mois d'ouverture », La Note d'analyse, n° 44, février.

jour, Lyon-Paris, 760 passagers par jour et Paris-Rouen, 730 passagers par jour¹⁰. À titre de comparaison, un TGV duplex en unité multiple (soit deux rames couplées) sur Paris-Lyon a une capacité de plus de 1 000 places.

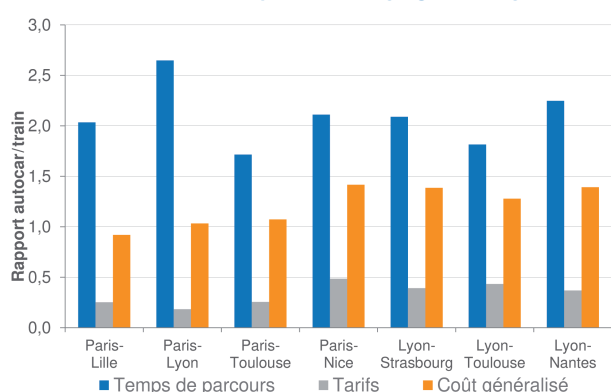
Toutefois, une expansion du marché de l'autocar « à l'allemande » impliquerait une perte de trafic ferroviaire plus significative. Si on reprend l'enquête de l'Arafer (tableau 2), les reports modaux au détriment du train à longue distance s'élevaient à 32 % des passagers, dont 24 % pour le TGV et 8 % pour les trains Intercités. Dans le scénario optimiste tablant sur 25 millions de passagers annuels pour l'autocar, cette proportion correspondrait à une perte de 8 millions de passagers pour la SNCF, donc environ 2,4 milliards de voyageurs-km¹¹. Soit près de 4 % du trafic ferroviaire longue distance (TGV et Intercités) en 2015, qui viendraient s'ajouter au trafic déjà perdu au profit du covoiturage, estimé à environ 5 %.

Le comparatif des coûts généralisés

Le principal attrait de l'autocar tient à ses billets très bon marché. Pour comparer avec les autres modes de transport, un passager doit cependant prendre en compte le « coût généralisé » du trajet, c'est-à-dire non seulement le prix du billet (ou du péage routier) mais aussi le temps nécessaire pour gagner sa destination.

Le graphique 2 compare ainsi pour plusieurs liaisons ce coût généralisé par train et par autocar pour un voyageur « moyen », dont le temps est valorisé à 24,5 euros/heure¹². Si on retient un prix moyen pour le ferroviaire et une valeur du temps moyenne, on constate que l'autocar est souvent plus coûteux que le train mais qu'il rivalise avec celui-ci sur certaines liaisons (Paris-Lille, Paris-Lyon ou Paris-Toulouse).

Graphique 2 – Comparaison du coût généralisé entre train et autocar pour un voyageur moyen



Lecture : pour un trajet Paris-Lille, le temps de parcours est deux fois plus long en autocar qu'en train, le billet d'autocar coûte un quart du prix du billet de train et le coût généralisé du transport en autocar atteint 9/10^e de celui en train pour un voyageur « moyen ».

Source : France Stratégie

Dans la réalité, chaque voyageur a sa propre valeur du temps, qui est fonction de ses revenus, et il choisit le mode de transport qui satisfait le mieux ses besoins en minimisant son coût généralisé de déplacement. De fait, chaque mode a sa clientèle et ses zones de pertinence naturelles. Le train permet des relations directes et rapides entre les grandes métropoles et sera donc bien adapté aux déplacements professionnels, pour lesquels le temps revêt une grande valeur, ou aux catégories de voyageurs bénéficiant de tarifs particuliers. Le transport collectif routier contribue quant à lui à la mobilité de publics moins aisés et trouve sa pertinence sur des volumes de trafic plus faibles, pour une irrigation de régions moins denses, pour les trajets vers les offres ferroviaires existantes, ou sur des relations transversales où le ferroviaire est moins bien placé.

La réponse du ferroviaire

La concurrence des autocars longue distance incite le transport ferroviaire à baisser ses prix et à mettre en place des services *low cost* pour conserver sa clientèle. À l'instar du secteur aérien, où l'arrivée des compagnies *low cost* a entraîné une baisse des tarifs des compagnies historiques, la SNCF a réagi en multipliant les formules pour voyager moins cher¹³. Une gestion souple de la réservation intégrant les tarifs bas permet en effet d'améliorer le remplissage des trains. Cette politique a certes un impact négatif sur la rentabilité, compte tenu du prix réglementé des péages ferroviaires (ce que facture SNCF Réseau aux opérateurs de trains pour l'utilisation des voies ferrées). Elle reste cependant pertinente, dans la mesure où le prix le plus bas ne doit pas viser à couvrir le coût moyen de transport, mais seulement le coût marginal d'un passager supplémentaire, plus faible compte tenu de l'importance des coûts fixes.

Si le volume de trafic en autocar devait croître fortement dans les prochaines années, les activités ferroviaires longue distance TGV et Intercités seraient fragilisées et le déséquilibre financier global du système ferroviaire aggravé. SNCF Réseau et SNCF Mobilités devront améliorer leur productivité par tous les moyens, en jouant sur les frais de structure, les marchés de fournitures et de prestations, l'organisation du travail. Parallèlement, les services offerts aux voyageurs doivent encore se déployer, comme la généralisation du wifi dans les trains¹⁴, un service qu'offrent déjà les opérateurs d'autocars.

En conclusion, une vision d'ensemble de l'évolution de la situation économique du ferroviaire (y compris de l'évolution de ses péages) et des autocars longue distance est nécessaire pour bien dimensionner l'effort de l'État, de ses établissements publics et des régions.

10. De A vers B et de B vers A, au premier trimestre 2017.

11. Hypothèse d'une distance moyenne de 300 km en 2030.

12. Valeur pour une distance de voyage de 330 km.

13. Prem's pour les voyageurs réservant longtemps à l'avance, IdTGV et Ouigo sur les lignes radiales, TGVPOP pendant l'été, abonnement TGVmax pour les 16-27 ans et prix attractifs jusqu'à la veille du départ sur les trains Intercités.

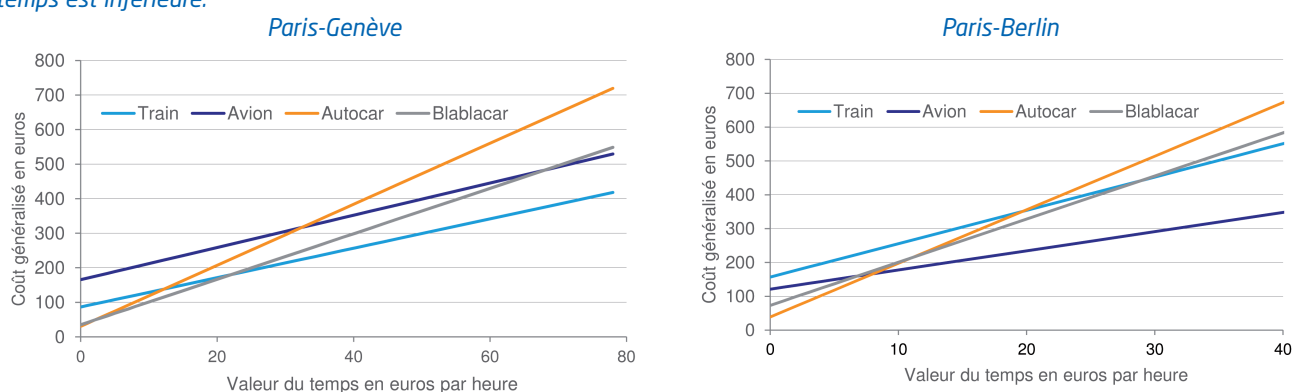
14. Depuis décembre 2016, les TGV sur la relation Paris-Lyon sont équipés du wifi et les cinq axes restants ainsi que Bruxelles seront progressivement couverts en 2017.

Encadré 3 – Autocar, train, avion, covoiturage : quel est le plus compétitif sur très longue distance ?

Pour comparer ces quatre modes de transport sur très longue distance, on retient deux relations internationales : Paris-Genève et Paris-Berlin. Les graphiques présentent les courbes des coûts généralisés en fonction des valeurs du temps, en prenant en compte pour chaque mode le prix moyen du billet et les temps de parcours, de rabattement¹⁵ et d'attente.

Sur les très longues distances, telles que Paris-Berlin, le mode ferroviaire n'est pas compétitif par rapport à l'avion car il est à la fois plus lent et plus cher que l'avion. Le low cost aérien (Easyjet) est dominant, sauf pour une catégorie de passagers qui considèrent la valeur de leur temps inférieure à environ huit euros de l'heure. Ces derniers choisissent l'autocar et BlaBlaCar, tandis que les catégories à plus haut revenu donc avec une plus grande valeur du temps utilisent l'avion.

Du fait des contraintes de temps de rabattement, d'enregistrement et de contrôle de sécurité (surtout pour l'aérien), sur les distances de 300 km à 1 000 km environ, comme Paris-Genève, le ferroviaire garde son intérêt pour une clientèle dont la valeur tutélaire moyenne est supérieure à 24,50 euros/heure¹⁶. BlaBlaCar ou l'autocar sont plus avantageux pour les personnes dont la valeur du temps est inférieure.



Lecture : sur la relation Paris-Genève, pour une personne ayant une valeur du temps inférieure à 32 euros/heure, le coût généralisé en autocar est inférieur à celui de l'avion.

Source : calculs France Stratégie

UN EFFORT NÉCESSAIRE POUR LES GARES ROUTIÈRES

Les gares routières constituent un élément clé de l'attractivité du transport par autocar. Elles doivent être conçues comme des pôles d'échanges tournés vers l'utilisateur et contribuer à la dynamique d'aménagement du territoire. La France accuse ici un important retard.

Un décret récent

La loi du 6 août 2015 ne traite pas des gares routières et des points d'arrêt. Son article 10 dispose seulement que le schéma régional de l'intermodalité comportera un schéma régional des gares routières, qui fixera la localisation de ces gares et définira leur cahier des charges. Ce point a donc fait l'objet de l'ordonnance du 29 janvier 2016, qui actualise celle de 1945, et qui garantit l'égalité d'accès des opérateurs aux gares routières. Elle répond en partie à la nécessité d'améliorer les conditions d'accueil des passagers mais en laissant plusieurs questions en suspens, notamment sur la maîtrise d'ouvrage et le financement. Le décret 2017-107 du 30 janvier 2017 précise les équipements que doivent comporter les aménagements visés par l'ordonnance : signalétique d'accès, plan de repérage, accessibilité des personnes à mobilité réduite et informa-

tion en braille, panneau dynamique des départs avec les horaires en temps réel et l'affectation des quais, diffusion d'une information circonstancielle en cas de situation perturbée, information multimodale, espace d'information et de vente. Pour le confort des passagers, les gares doivent aussi proposer toilettes (voire douches), salle d'attente, distributeurs de boissons, restauration rapide, consignes, wifi, prises pour portables. Des services dédiés au personnel, tels que salle de repos et toilettes, doivent également être prévus.

L'exemple des gares routières européennes

À l'image d'autres pays d'Europe, la France doit penser ses gares routières comme des portes d'entrée sur l'agglomération et ses réseaux de transport. Ainsi l'Espagne organise ses flux de véhicules autour de l'espace voyageur et non le contraire. À Madrid par exemple, la gare d'Estación Sur est située à l'entrée sud de la ville, proche du boulevard périphérique et d'un nœud autoroutier. Bâtie sur cinq niveaux, elle est reliée au métro, aux trains régionaux et aux bus urbains dont certaines lignes opèrent 24h/24. Le rez-de-chaussée s'ouvre sur la ville et les stations de taxis, il comporte tous les services aux voyageurs, de la billetterie à la restauration. L'accès aux quais et consignes, ainsi qu'au métro et à une partie des trains s'effectue au

15. Trajet entre le domicile et la gare ou l'aéroport et entre la gare ou l'aéroport et le lieu de destination.

16. France Stratégie (2013), *L'évaluation socioéconomique des investissements publics*, rapport du groupe de travail présidé par Émile Quinet, septembre.



niveau - 1. Au niveau - 2 se trouve un parc de stationnement. Les niveaux supérieurs sont réservés aux bureaux ou à des lignes de trains. On y trouve également un centre commercial et un cinéma multiplexe. Une autre gare routière, Avenida de America, est située au centre de Madrid.

À Londres, la Victoria coach station peut se comparer à un aéroport. Tout y a été pensé pour offrir le maximum de services aux clients : guichets d'information et de vente, automates, restauration rapide, commerces, consignes, chariots à bagages, porteurs, wifi gratuit, bureau de change, réservation d'hôtels et de taxis, location de voitures. Par mesure de sécurité et pour réguler les flux, les passagers transitent par des portes d'embarquement. Les départs et arrivées des autocars se font dans deux bâtiments distincts.

La Zentraler Omnibusbahnhof à Munich, à proximité de la gare centrale ferroviaire, se présente aussi comme un complexe multifonction intégrant gare routière, centre commercial, bureaux, parkings courte et longue durée.

Déficit d'équipements dans les villes françaises

La situation en France montre un déficit notoire d'équipements des 204 points recensés dans le registre des gares routières et des points d'arrêt¹⁷. L'éventail va du simple arrêt le long d'un trottoir – non sécurisé et sans aucun service ni signalétique – ou au parking avec quelques informations jusqu'à une gare routière offrant certains services (tableau 3).

L'Île-de-France ne dispose que de quatre sites dont deux à Paris intra-muros appartenant à la ville¹⁸, situés Porte de Bercy et Porte Maillot. Le premier compte 40 places

Tableau 3 – Services disponibles dans les gares routières en France

Services aux clients	Pourcentage
Présence de personnel sur le site	52 %
Information clientèle	65 %
Billetterie	48 %
Salle d'attente	34 %
Toilettes voyageurs	34 %
Restauration	17 %
Distributeur de boissons	31 %
Accès wifi	15 %
Information en temps réel	42 %
Transports collectifs urbains à moins de 100 mètres	87 %
Services au personnel	
Salle de repos	36 %
Toilettes conducteurs	46 %

Lecture : 52 % des gares routières disposent de personnel sur le site.

Source : Arafer, calculs France Stratégie

dédiées aux lignes régulières et fait actuellement l'objet d'un réaménagement (accessibilité, signalétique, toilettes, etc.). À Porte Maillot, il s'agit d'un simple parking de 37 places utilisé pour la desserte de l'aéroport de Beauvais et le remisage. Aujourd'hui, onze places y sont dédiées aux autocars longue distance, mais sans aucun service aux clients. Ce site fait toutefois l'objet d'un projet immobilier, incluant une gare routière. Les travaux devraient commencer en 2018 pour une livraison en 2022/2023. À situation stabilisée, selon les scénarios de volume de la demande, il y aurait à l'horizon 2030 entre 12 et 20 millions de passagers en départs/arrivées à l'échelle du Grand Paris. Déjà, selon la mairie, Paris voit stationner 2 000 cars par jour, ce qui constitue un seuil de tolérance pour la population. C'est pourquoi la Ville a mandaté l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme) pour une étude sur l'implantation des gares routières en Île-de-France.

À court terme, il est surtout question de réaménager les sites, car la capacité des gares routières permet de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs. En effet, celle-ci ne devrait pas dans un premier temps entraîner une hausse du nombre d'autocars : les opérateurs chercheront d'abord à améliorer leur taux de remplissage. Flixbus a ainsi récemment annoncé qu'il souhaitait hisser ce taux à 70 %. À moyen terme en revanche, en l'absence d'investissements, le calendrier d'aménagement des gares routières dans plusieurs métropoles françaises risque de ne pas répondre à l'augmentation du trafic.

Pour le lieu d'implantation des gares routières, on rencontre deux cas de figure. Installées au cœur des villes pour la plupart, elles bénéficient ainsi de la proximité des commerces et des réseaux urbains et ferroviaires. Construites en périphérie, elles peuvent permettre un gain de temps de parcours, sous réserve d'une bonne connexion avec un transport urbain (métro, bus, tram). Dans ce cas, des tarifs urbains attractifs pourraient être proposés aux voyageurs des autocars, afin de ne pas annuler le bénéfice d'un déplacement interurbain *low cost*. Une gare routière connectée aux autres modes de transport et insérée dans un complexe commercial correspond aux exemples étrangers et aux attentes des usagers.

Des enjeux importants, des acteurs multiples

L'aménagement ou la création d'une gare routière recèle des enjeux importants aussi bien pour la puissance publique que pour les professionnels du transport. Ce sont d'abord des questions de sécurité : on n'imagine pas des trains faisant descendre leurs passagers sur la voie ou des avions atterrissant dans des champs. La sécurisation des points d'arrêt des autocars a longtemps été négligée, d'où un risque accru d'accidents : il paraît indispensable d'organiser à la fois les flux de voyageurs et ceux des autocars.

17. Voir le registre public et la carte interactive des gares routières sur le site de l'Arafer, en date du 22 juin 2017.

18. À ces quatre sites s'ajoute celui de Paris-Bercy exploité par SNCF Gares & Connexions. Les deux autres gares routières en petite couronne sont celles de Paris-Gallieni à Bagnolet, exploitée par Eurolines, et Paris-La Défense, exploitée par la RATP.

Les enjeux sont aussi financiers. La libéralisation et l'essor rapide des trafics n'ont permis ni aux collectivités territoriales ni au secteur privé d'anticiper les investissements nécessaires pour les structures d'accueil. Ces investissements doivent pourtant être considérés comme une occasion pour les acteurs locaux de la mobilité, publics ou privés, de traiter les questions d'intermodalité et d'intégrer les gares routières dans le tissu urbain, afin que ces pôles d'échanges soient un facteur d'attractivité pour les villes.

Comme en matière ferroviaire, il paraîtrait logique que les opérateurs de lignes d'autocars financent la construction, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures au moyen d'un péage. Les catégories d'exploitants sont aujourd'hui multiples (tableau 4). La gouvernance des gares routières peut alors relever de plusieurs logiques : celle de l'opérateur lorsqu'il est unique, de l'Autorité organisatrice de transports ou d'une entité indépendante lorsqu'il y a plusieurs opérateurs, ou encore des communautés d'agglomération si l'on privilégie les questions d'urbanisme. Devant des intérêts parfois divergents, l'enjeu de co-construction et de gouvernance ne paraît pas le moins difficile à résoudre.

Tableau 4 – Répartition des gares routières par catégorie d'exploitants

Aéroports	6 %
Autocaristes + opérateurs	11 %
Communautés d'agglomération	25 %
Départements	10 %
Groupe SNCF	21 %
Métropoles	2 %
RATP	10 %
Transdev	9 %
Villes	5 %

Lecture : 6 % des exploitants de gares routières sont des exploitants d'aéroports.

Source : Arafer, calculs France Stratégie

CONCLUSION

Plus accessible aux catégories de population peu aisées, le nouveau service de transport par autocar longue distance a trouvé son public. L'exemple allemand laisse à penser que ce secteur devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir, même si les différences entre les deux pays, notamment géographiques, peuvent engendrer une progression plus modérée en France.

Pour poursuivre son expansion, le marché du transport longue distance par autocar doit faire face à d'importants enjeux. Premièrement, il ne pourra se développer que si les opérateurs deviennent rentables en proposant un prix adapté. On pourrait assister à une situation de monopole si le nombre d'opérateurs diminue encore faute de rentabilité. Le covoiturage et le ferroviaire n'en resteront pas moins des alternatives pour les voyageurs.

Deuxièmement, le maillon faible demeure la qualité des points d'arrêt et des gares routières. Les villes doivent considérer ce sujet comme un facteur d'attractivité et concevoir de véritables pôles d'échanges multimodaux à haut niveau de services. La création de gares routières pourrait ainsi faire partie d'un appel à projets des transports collectifs en site propre (TCSP).

Enfin, la montée en puissance du trafic longue distance par autocar pourrait entraîner une baisse du trafic ferroviaire et des recettes de la SNCF. Aujourd'hui, celle-ci tend à positionner son produit TGV en haut de gamme tout en misant sur les offres *low cost* pour maintenir sa part de marché. Face à la concurrence de l'autocar, le groupe SNCF pourrait être amené à améliorer sa productivité. La clientèle dispose de son côté d'un choix de mobilités étendu, y compris pour la population la moins aisée.

Mots clés : autocar, mobilité, transport, gare routière, concurrence.

Directeur de la publication : **Michel Yahiel**, commissaire général ; directeur de la rédaction : **Fabrice Lenglard**, commissaire général adjoint ; secrétaires de rédaction : **Olivier de Broca**, **Sylvie Chasseloup** ; impression : **France Stratégie** ; dépôt légal : juillet 2017 - N° ISSN 1760-5733 ; contact presse : **Jean-Michel Roullé**, directeur du service Édition-Communication-Événements – 01 42 75 61 37 – jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr



RETROUVEZ LES DERNIÈRES ACTUALITÉS
FRANCE STRATÉGIE



www.strategie.gouv.fr



[francestrategie](https://www.facebook.com/francestrategie)



[@Strategie_Gouv](https://twitter.com/Strategie_Gouv)

France Stratégie, laboratoire d'idées public, a pour mission d'éclairer les choix collectifs. Son action repose sur quatre métiers : évaluer les politiques publiques ; anticiper les mutations à venir dans les domaines économiques, sociétaux ou techniques ; débattre avec les experts et les acteurs français et internationaux ; proposer des recommandations aux pouvoirs publics nationaux, territoriaux et européens. Pour enrichir ses analyses et affiner ses propositions France Stratégie s'attache à dialoguer avec les partenaires sociaux et la société civile. France Stratégie mise sur la transversalité en animant un réseau de sept organismes aux compétences spécialisées.