

Paris, le 27 juillet 2017

## Perspectives de développement des autocars

**En France, le secteur des autocars longue distance comptait 2 100 emplois à la fin du premier trimestre 2017. Il pourrait compter plus de 5 000 emplois d'ici 2030, en transportant jusqu'à 25 millions de passagers par an, notamment au détriment du ferroviaire. Cette forte expansion rend urgent l'aménagement, voire la création de gares routières.**

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. Depuis, les voyageurs bénéficient d'une nouvelle offre de mobilité à un prix attractif.

### **Malgré un marché en pleine expansion, le modèle économique reste déficitaire**

Cinq opérateurs et deux compagnies régionales se sont lancés sur le marché lors de sa libéralisation. Onze mois plus tard, deux opérateurs nationaux se sont désengagés. Avec des billets à prix très bas, le modèle économique est déficitaire et plusieurs lignes jugées non rentables ont fermé. À terme, on peut craindre une desserte inégale des territoires, seules se maintenant les lignes rentables entre grandes villes.

En 2016, 6,2 millions de voyageurs ont emprunté l'autocar longue distance. Au premier trimestre 2017, la hausse est de 25 % par rapport au premier trimestre 2016 : la croissance s'essouffle un peu, sans doute sous l'effet de l'augmentation des prix (de 34% entre août 2015 et mars 2017). Aujourd'hui, Flixbus s'arroge 50 % du marché français en nombre de passagers contre 30 % pour Ouibus et 20 % pour Isilines.

### **Le marché des autocars d'ici 2030**

À moyen terme, le marché des autocars devrait encore fortement progresser, même si la performance à attendre du marché français pourrait être un peu moindre que celle que l'on a observée en Allemagne depuis la libéralisation du marché outre-Rhin, du fait d'importantes différences géographiques (région capitale et modèle centralisé d'un côté, de nombreuses métropoles habituées à commercer entre elles de l'autre). En se fondant sur les auditions des opérateurs et sur leurs perspectives de développement, trois scénarios sont envisagés à l'horizon 2030. Le trafic annuel pourrait être compris entre 15 et 25 millions de passagers. Cela induirait le recours à un nombre de conducteurs compris entre 2 670 et 4 440, avec un nombre total d'emplois du secteur entre 3 100 à 5 170.

Le développement des autocars a un impact sur les autres modes de transport, en particulier sur le ferroviaire. Une enquête montre que les reports modaux au détriment du train à longue distance s'élèvent à 32 % des passagers, dont 24 % pour le TGV et 8 % pour les Intercités. Dans le scénario tablant sur 25 millions de passagers annuels pour l'autocar, cela équivaldrait à une perte de 8 millions de passagers pour la SNCF.

Quand valorise le temps nécessaire pour faire un trajet en l'ajoutant au prix du billet, l'autocar apparaît souvent plus coûteux que le train. Il rivalise cependant avec le ferroviaire sur certaines liaisons : Paris-Lille, Paris-Lyon, Paris-Toulouse. Pour autant, chaque moyen de transport a son public. Le train, qui propose des trajets rapides entre les grandes métropoles, est adapté aux déplacements professionnels quand le transport collectif routier contribue à la mobilité de publics moins aisés.

### Les gares routières : un chantier qui doit devenir prioritaire

La situation en France montre un déficit notoire d'équipement des quelque 200 points recensés. Le wifi est disponible dans seulement une gare routière sur sept, une sur six offre la possibilité de s'y restaurer ; deux gares routières sur trois sont dépourvues de toilettes ; une sur deux ne propose pas la vente de tickets. Pourtant l'aménagement ou la création d'une gare routière est un enjeu essentiel pour les acteurs locaux de la mobilité, publics ou privés. Il s'agit d'intégrer les gares routières dans le tissu urbain afin que ces pôles d'échanges deviennent un facteur d'attractivité pour les villes. La France doit prendre exemple sur ses voisins. À Madrid, la gare d'Estación Sur est proche du périphérique et d'un nœud autoroutier, elle est reliée au métro, aux trains régionaux et aux bus urbains. À Londres, la Victoria coach station peut être comparée à un aéroport : tout y a été pensé pour offrir le maximum de services aux clients.

L'ordonnance du 29 janvier 2016 traite en partie les conditions d'accueil des passagers mais laisse de côté la question de la maîtrise d'ouvrage et du financement. Comme c'est le cas pour le ferroviaire, les opérateurs devraient participer à l'effort financier nécessaire pour la construction, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures au moyen d'un péage.

**Téléchargez la note d'analyse *Perspectives de développement des autocars* [sur notre site internet.](#)**

#### CONTACTS PRESSE

Jean-Michel Roullé  
Directeur du service Édition-Communication  
+33 (1) 42 75 61 37 / +33 (6) 46 55 38 38  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)

Joris Aubrespin  
Chargé des relations presse  
+33 (1) 42 75 60 27 / +33 (6) 20 78 57 18  
[joris.aubrespin@strategie.gouv.fr](mailto:joris.aubrespin@strategie.gouv.fr)



[France-strategie-presse@strategie.gouv.fr](mailto:France-strategie-presse@strategie.gouv.fr)



France Stratégie 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 huit organismes aux compétences spécialisées.