RECHERCHES

Les « cars Macron », une offre de transport low-cost à l'épreuve de la durabilité et de la désirabilité

Recherches terminées

Début: Octobre 2018
Fin: Août 2019

Permettre à tous de voyager facilement en limitant les émissions de CO2 : c'est le message porté par la Loi Macron de 2015 qui libéralise l'offre de transport interurbain par autocar. Mais qu'en est-il vraiment ? La recherche explore la manière dont cette offre nouvelle s'est développée et s'inscrit dans le système des transports, et cherche à comprendre qui sont réellement les usagers des cars Macron, quels sont leurs motifs, leurs pratiques, leurs représentations, leur vécu. L'enjeu : identifier dans quelle mesure cette offre de transport low cost peut s'inscrire dans la transition vers des modes de vie durables et désirables.

Acteurs de la recherche

AMÉLIE AMAYEN

JULIETTE AMSTER JULIETTE CHILOWICZ SYLVIE FOL ANAËLLE GAULIER

MARIE-ANNE GOUJON LÉA LAMBERT

I. La recherche

En 2015, l'adoption de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « Loi Macron ») a autorisé, en France, le développement d'un marché privé de transport interurbain de voyageurs sur de longues distances. Cette nouvelle offre de transport assurée par des opérateurs privés a été annoncée comme inclusive et durable. Elle devait en effet permettre d'améliorer la mobilité des classes populaires ou des habitants des territoires mal connectés au réseau ferroviaire, et proposer un mode de transport alternatif à la voiture individuelle.

Par rapport à ces objectifs, quel bilan peut-on faire quatre ans plus tard ? Cette nouvelle offre de mobilité a-t-elle trouvé son public ? Quelle est son utilité ? Peut-elle constituer une offre à la fois soutenable au plan économique, désirable au plan social et durable au plan environnemental ?

Pour répondre à ces questions, le Forum Vies Mobiles a lancé une recherche avec un groupe d'étudiantes de Master de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Après avoir réalisé une revue de littérature, les étudiantes ont mené un travail d'enquête quantitatif et qualitatif afin d'étudier la manière dont l'offre de car répond aux attentes des passagers et s'insère dans leurs pratiques de déplacement .

Les étudiantes ont choisi de se concentrer sur trois itinéraires correspondant à trois grandes aires géographiques françaises, de manière à couvrir une large variété de lignes et de villes desservies, tout en permettant d'effectuer des trajets en situation de plus ou moins grande concurrence avec l'offre ferroviaire. Chaque itinéraire a été emprunté deux fois et une méthode d'enquête classique basée sur trois volets a été mise en place : observation, questionnaires et entretiens.

L'observation a eu lieu dans les gares et dans les cars et a permis de relever systématiquement le taux de remplissage des véhicules, leur degré de propreté, de confort, etc. Chaque trajet était l'occasion de distribuer des questionnaires concernant notamment l'identité des voyageurs, leurs représentations du car et leurs pratiques de mobilité. À raison d'une vingtaine par car, 674 questionnaires ont été récoltés. En plus des questionnaires, 46 entretiens semi-directifs avec les passagers qui semblaient les plus intéressés ont été effectués. Ces entretiens de 15 minutes à deux heures ont permis d'appréhender de manière qualitative les trajectoires physiques et sociales des voyageurs. Six entretiens plus informels avec des conducteurs de cars ont été menés.

Pour analyser de manière quantitative l'identité des voyageurs ayant répondu aux questionnaires, les étudiantes ont réalisé une Analyse des Correspondances Multiples (ACM). Enfin, pour traiter les données qualitatives obtenues par les entretiens, des fiches

(NOR). Enfin, pour traiter les données qualitatives obtenues par les entretiens, des fiches synthétiques au format homogène ont été rédigées.

II. Les résultats

1. Le car, un service qui a trouvé sa place dans les modes de vie des Français

• Une offre de mobilité utile

Une offre qui maille progressivement le territoire

À l'ouverture de l'offre, les opérateurs se sont concentrés sur les territoires peuplés et attractifs : fin 2015, 44% des dessertes concernent des métropoles et des villes moyennes (préfecture de région ou de département) et des espaces touristiques. Ils ont ensuite rapidement ouvert de nombreuses dessertes dans les plus petites villes et favorisé les liaisons transversales [1] : en 2018, les petites communes représentent plus de la moitié des communes desservies par les cars, alors qu'elles n'étaient que 20% à l'ouverture de l'offre. L'offre de car permet ainsi de compléter le maillage ferroviaire dans certains territoires.

La forte hausse (+72%) de la fréquentation des liaisons infrarégionales entre 2016 et 2017 conduit les opérateurs à développer les liaisons de moins de 100 kilomètres : en 2018, celles-ci représentent 34%des trajets, contre seulement 14% à l'ouverture de l'offre. Parmi ces petits trajets, les dessertes d'aéroports se développent fortement : elles représentent un quart des déclarations de projets de petits trajets à l'Arafer en 2017. Ces trajets étant relativement mal desservis par les transports collectifs, ils répondent à une demande en termes de desserte mais aussi de praticité de la part d'usagers séduits par la possibilité de ne pas avoir à laisser leur voiture à l'aéroport.

Une offre peu chère et choisie avant tout pour son prix

Les prix bas sont au fondement de l'offre de car, qui devait offrir des « transports accessibles à tous » [2] . De fait, le prix est effectivement le premier critère de choix de près des ¾ des enquêtés. Ainsi, de nombreux usagers sont prêts à faire des compromis pour pouvoir voyager à bas prix : 80% d'entre eux envisagent de maintenir leur pratique à la condition que le prix se maintienne et 9 passagers sur 10 se montrent très défavorables à une augmentation du niveau de confort pour cette raison.

Mais aussi, une offre flexible, pratique, relativement confortable et simple d'utilisation

En plus des nombreuses dessertes, la variété des horaires proposés et les modes de réservation en ligne font des cars Macron une offre de transport particulièrement flexible, ce qui séduit bon nombre d'usagers : 29% d'entre eux indiquent les horaires parmi leurs premiers critères de choix du car. Ensuite, la praticité et le relatif confort du service (le wifi à bord, la localisation des points d'arrêt, etc.) sont autant d'éléments déterminants pour certains : pour près du quart des usagers, le confort apparaît comme deuxième critère de choix du car. En effet, même si la qualité du service n'est pas du tout équivalente à celle proposée notamment par le train, elle paraît suffisante à la grande majorité des usagers eu égard au niveau de prix proposé.

Enfin, le car, qui permet de faire un trajet sans rupture de charge, répond à la demande d'usagers en quête de simplicité, notamment des retraités pour qui le train peut être difficile à utiliser (recherche du bon quai, de la voiture, correspondances parfois difficiles à trouver, etc.) ; les cars sont souvent moins nombreux que les trains dans les gares et aux arrêts, ce qui les rend plus faciles à trouver.

Pour toutes ces qualités, le car a séduit de nombreux usagers, au-delà même du public ciblé par la loi.

• Au-delà des jeunes et des plus pauvres, une diversité des profils et des usages

Des profils moins attendus que ce qui était visé par la loi

La loi prévoyait que l'offre de cars répondrait à la demande des usagers « les plus jeunes et [d]es voyageurs les plus sensibles au prix des transports » [3] .

Effectivement, d'une part, les moins de 26 ans sont surreprésentés parmi les usagers des cars (51%) ; d'autre part, les actifs précaires (en termes de contrat de travail et de revenus), potentiellement parmi « les plus sensibles au prix des transports » sont relativement nombreux parmi les usagers (18%). Mais au-delà de ces profils attendus, on trouve des parts non négligeables de diplômés (24% de bac+5 et plus hors étudiants) et même de cadres (10%) au sein des usagers. De plus, alors que l'offre devait bénéficier également aux retraités, qui ont du temps et parfois un budget contraint, ces derniers sont relativement peu nombreux parmi les usagers (9%).

La recherche a permis de distinguer cinq catégories d'usagers aux profils très divers :

> Les lycéens (9,4%) : Majoritairement mineurs et encore chez leurs parents, ils se déplacent en car essentiellement pour des motifs récréatifs. Le car est pour eux un mode accessible pour leur premier voyage en autonomie.

mode accessible pour leur premier voyage en autonomie.

Les étudiants (36,6%) : Ils sont très mobiles, peu motorisés, disposent souvent de temps et d'un budget-déplacement contraint qui les amène à choisir le car ou le covoiturage, plus abordables que le train. Ils se déplacent en car pour leurs études et pour rendre visite à leurs proches et font des allers-retours réguliers entre lieu d'études et domicile familial.

Les actifs précaires (17,6%) : Ce groupe est constitué de personnes peu mobiles, peu motorisées, disposant d'un budget-déplacement contraint. Près de la moitié des enquêtés de ce groupe sont étrangers. Ils utilisent le car essentiellement pour rendre visite à leurs proches.

Les actifs diplômés (27,7%) : Âgés de 25 à 55 ans, ils ont un niveau de diplôme assez élevé, occupent un emploi et touchent un salaire ; leur budget-déplacement est donc relativement important. Ils alternent entre des motifs professionnels et des motifs récréatifs. Leur budget leur permettant de choisir d'autres modes, le prix est moins important pour eux que pour d'autres catégories d'usagers ; ils choisissent le car également pour des questions de praticité (par exemple pour des dessertes d'aéroport, qui permettent d'éviter de laisser sa voiture sur place) ou de flexibilité.

Les retraités (8,7%) : Composé de personnes de plus de 55 ans, ce groupe se caractérise par un usage ponctuel du car, alors même qu'ils sont majoritairement motorisés. Ils apprécient le car pour sa facilité d'utilisation et pour sa convivialité et l'utilisent notamment pour des visites à leur famille, mais aussi pour leurs loisirs.

Des usages essentiellement récréatifs

Les usagers des cars se déplacent très majoritairement pour des déplacements récréatifs, c'est-à-dire pour voir des proches (68%) et pratiquer des loisirs (29%). Les motifs professionnels (7%) et liés aux études (12%) sont minoritaires [4] . Des différences peuvent être observées en fonction des catégories d'usagers. Les étudiants se déplacent très majoritairement pour des motifs récréatifs. Les actifs diplômés sont plus nombreux que les autres à utiliser le car pour des motifs professionnels (16%). Quant aux actifs précaires, ils se déplacent majoritairement pour rendre visite à leurs proches (65%), de même que les retraités (64%).

• Une offre qui facilite la mobilité des usagers et répond aux aspirations

Comme la loi de 2015 l'anticipait, ces cars ont un double impact : ils « facilit[ent] le développement de transports accessibles à tous » et ils « favorise[nt] la mobilité » [5] . Les bas prix permettent en effet à de nombreux usagers de se déplacer en diminuant les contraintes financières qui restreignent leurs capacités de déplacement. Plus de 65% des usagers déclarent que le car leur permet de se déplacer plus facilement, et les entretiens menés confirment que les bas prix facilitent la mobilité d'usagers au budget-déplacement

lignes confirment que les bas prix facilitent la mobilité d'usagers au budget déplacement contraint. De ce point de vue, le car constitue une offre inclusive, accessible à la majorité des Français.

De plus, il permet à des usagers déjà très mobiles de se déplacer encore davantage, comme en témoignent notamment les étudiants interrogés. L'offre de car a ainsi entraîné une augmentation des déplacements ; 40% des usagers disent se déplacer plus souvent depuis qu'ils utilisent ce service.

Pour la majorité des usagers, cette évolution des pratiques de mobilité correspond à leurs aspirations ; en effet, 56% d'entre eux considèrent la possibilité de se déplacer plus facilement avec le car comme une plus grande liberté.

2. Quelle durabilité pour cette offre au regard des enjeux sociaux, économiques et environnementaux ?

• L'envers du système low-cost

Un mode en partie subi

Le choix du car n'est pas déconnecté de l'offre d'autres modes de transports et de leurs avantages et inconvénients. 52% des usagers indiquent que s'ils en avaient eu la possibilité, ils auraient plutôt pris le train. Le car semble alors majoritairement choisi par défaut, à la place d'un autre mode de transport plus rapide mais moins abordable. En effet, les temps de trajets en car sont beaucoup plus longs qu'en train : par exemple, sur un Paris-Rennes, le trajet dure environ 5h contre 1h30 en train. De plus, le confort dans les cars est souvent moindre : l'espacement entre les sièges est plus faible, le wifi ne fonctionne pas toujours, de même que les toilettes... Quant aux gares et aux arrêts, le niveau d'aménagement et d'équipement est très largement inférieur à celui des gares ferroviaires : les arrêts se limitent souvent à un simple panneau, ils sont parfois difficiles à repérer, les services de base (abri contre le vent, toilettes) sont souvent inexistants... Le car apparaît donc comme une classe de transport complémentaire à celles proposées dans le système actuel et semble s'inscrire dans un système de transport très segmenté qui ne permet pas à chacun de bénéficier du même niveau de service.

Un système qui ne profite pas à tous : les habitants des zones peu denses à l'écart

De plus, malgré une forte présence sur le territoire, les lignes de car ne sont pas accessibles à l'ensemble de la population. 69% des usagers du car sont des citadins vivant dans des

métropoles et des villes moyennes. En dépit des demandes exprimées par certains députés lors de la discussion de la loi en 2015, les individus résidant dans les zones peu denses n'ont pas vraiment bénéficié de cette nouvelle offre. En effet, le maillage du territoire par les compagnies suit des objectifs de rentabilité et se fait donc souvent au détriment des zones où la demande est jugée insuffisante.

• Un modèle économique qui semble être source d'instabilité

Vers la fin de la concurrence et l'augmentation des prix ?

La libéralisation du transport par autocar a créé un marché très concurrentiel entre les opérateurs, ce qui a contribué à permettre des prix extrêmement bas dans les premières années. Néanmoins, alors qu'en 2015 cinq opérateurs se disputaient le marché, celui-ci s'est concentré en moins d'un an (juillet 2016) autour de trois principaux opérateurs. Avec le rachat d'Eurolines/Isilines par Flixbus en avril 2019, seules deux compagnies restent aujourd'hui en concurrence, Flixbus et Ouibus, en voie de devenir Blablabus suite à la vente par SNCF de sa filiale à Blablacar. La concurrence se tarit donc progressivement, et pourrait mener à terme à une situation de monopole ; dans ce contexte, on peut s'interroger sur le maintien à terme des prix bas, qui sont pourtant la clé du fonctionnement du système.

Un système de plate-forme qui met les sous-traitants sous pression mais qui n'est toujours pas rentable

Ces sociétés fonctionnent désormais sur un modèle de plate-forme où elle gèrent le marketing, la communication et la distribution, mettant sous pression leurs sous-traitants, des sociétés de cars qui achètent les véhicules et endossent une partie du risque opérationnel, parfois au détriment des conditions de travail de leurs salariés. Certains des conducteurs rencontrés dénoncent en effet des horaires difficiles à tenir, un excès d'heures de travail qui provoque fatigue des conducteurs et insécurité des passagers, des salaires trop bas... Les conditions de travail des conducteurs varient toutefois en fonction des sociétés sous-traitantes qui les emploient.

Malgré ce partage des tâches, il semblerait que Flixbus et Blablacar ne soient aujourd'hui toujours pas rentables sur le transport par autocar et que le maintien de cette activité dépende d'investissements effectués aujourd'hui à perte. Tout ceci pose des questions sur la stabilité de ce système et sur les conditions auxquelles il pourrait se maintenir à terme tout en conservant des prix bas.

Une potentielle source d'instabilité pour les collectivités

De plus, contrairement aux trains, les cars utilisent une infrastructure existante entretenue par les collectivités territoriales. Au regard du coût que représente l'entretien de l'infrastructure pour les collectivités [6], on peut se demander si les bas prix proposés par les compagnies de cars correspondent au coût réel de ce mode de transport. Pour compenser les pertes d'argent public, on pourrait imaginer de soumettre les cars à une redevance, ce qui impliquerait sans doute une réévaluation à la hausse des prix des trajets.

Les pertes des collectivités locales risquent de plus de s'aggraver avec le développement des liaisons de moins de 100 kilomètres, qui pourraient déstabiliser le système de transport conventionné. À l'heure actuelle, d'après l'ARAFER, il n'y a pas de vraie concurrence vis-à-vis du TER en raison de la possibilité pour les AOT de saisir l'autorité en cas de proposition de desserte qui porterait atteinte à l'équilibre économique du service public existant. Mais le développement récent de nombreuses liaisons de moyenne distance amène à s'interroger sur les conséquences que cela pourrait avoir sur le service public. Il est possible d'imaginer une concurrence entre un service financé par la puissance publique, donc le contribuable, et un service financé par des investisseurs privés, qui de plus utilise des infrastructures publiques.

• Quel avenir pour un système de mobilité low-cost au regard des enjeux environnementaux actuels ?

Le car constitue un mode de transport collectif plus durable que la voiture individuelle. Il est donc positif de noter que 16,8% des usagers indiquent utiliser moins souvent la voiture depuis qu'ils prennent le car. Néanmoins, ce report modal déclaré apparaît d'autant plus faible que la recherche indique que le car vient chercher deux fois plus de passagers dans les trains que chez les automobilistes : en effet, 34,6% des usagers indiquent que l'utilisation du car les a amenés à prendre le train moins souvent. De plus, le report modal depuis la voiture aurait diminué entre 2016 et 2017 tandis que le report modal depuis le train aurait augmenté [7].

Émission de CO^2/km par passager pour les différents modes de transport :

213g de CO2/km par passager pour conducteur autosoliste.
71g de CO2/km par passager pour une voiture avec 3 personnes.
30g de CO2/km par passager dans un autocar si le taux de remplissage est de 60% (moyenne étudiantes et chiffre ARAFER).
18g de CO2/km par passager pour chaque passager par km dans un autocar plein
7g de CO2/km par passager dans un train plein

De plus, si le bilan environnemental du car est difficile à établir de manière précise, cette offre semble surtout problématique dans la mesure où elle s'inscrit dans un système qui

favorise la mobilité et l'augmentation du nombre de déplacements. La loi Macron promeut explicitement « une plus grande mobilité ». De fait, comme indiqué plus haut, plus de 40% des usagers indiquent se déplacer davantage depuis qu'ils utilisent le car. Cet accroissement des mobilités semble également s'accompagner d'un accès facilité aux aéroports ; les résultats de la recherche invitent en effet à s'interroger sur le développement de chaînes de transports multimodales low-cost combinant car et avion, favorisant ainsi un mode de transport extrêmement problématique du point de vue environnemental.

Enfin, dans un contexte d'épuisement des ressources et de changement climatique, une mobilité peu chère fondée sur le pétrole est-elle vraiment une solution d'avenir ?

CONCLUSION

Les cars Macron répondent à une demande de la part d'usagers qui aspirent à se déplacer plus facilement et à bas prix. Dans le contexte actuel, où la mobilité est valorisée et où certains modes de transports sont difficilement abordables, ce service de mobilité peu chère a une vraie utilité ; il fonctionne comme une offre de transport complémentaire à l'offre existante et bénéficie principalement aux jeunes et aux personnes modestes.

Néanmoins, quel est l'avenir d'un système de mobilité qui repose sur un modèle économique encore instable et qui favorise l'augmentation de mobilités carbonées et très peu chères, dans un contexte climatique qui nous invite à prendre conscience des coûts environnementaux de la mobilité et à reconsidérer la place donnée aux déplacements dans nos modes de vie ?

Plutôt que de favoriser une mobilité essentiellement récréative profitant en grande partie à des citadins déjà mobiles, l'offre de car pourrait être repensée au moins en partie comme une alternative à la voiture individuelle dans les zones peu denses. Elle pourrait se déployer grâce à des aides publiques qui permettraient de s'affranchir des objectifs de rentabilité et de fonctionner davantage au service de territoires négligés.

Le cas espagnol : un système de conventionnement à imiter ?

En Espagne, l'autocar occupe historiquement une place particulièrement importante dans l'offre de transport interurbain pour voyageurs. D'après Eurostat, la part modale en voyageurs-kilomètres de l'autocar y est en moyenne de 13 % sur la période 1990 – 2016, alors qu'elle est de 7 % en Allemagne et de 6 % en France et au Royaume-Uni [8] .

La structuration de cette offre de transport repose sur un système de concessions monopolistiques à des opérateurs privés, octroyées pour un trajet ou un groupe de trajets par l'État ou par les autorités régionales. Ces contrats fixent les itinéraires, la localisation des arrêts, la fréquence des trajets, le niveau maximal des prix... La performance et la rentabilité de ce système reposent sur le fait qu'une même concession comporte aussi bien des liaisons très rentables que certaines qui le sont moins, permettant de desservir l'ensemble du pays. Pour les compagnies, la situation de monopole dont elles bénéficient leur permet de sécuriser la rentabilité de leurs activités. En outre, comme les concessions ont généralement une durée minimale de 10 ans, les opérateurs ont également le temps de rentabiliser les investissements nécessaires.

Cet exemple montre qu'il est possible de développer un réseau de transport interurbain de voyageurs par autocar performant en recourant à des opérateurs privés tout en s'appuyant sur l'encadrement de l'offre par l'État.

III. Exposition virtuelle : Sur les routes de France en Car Macron

Cette recherche sur les Cars Macron a donné lieu à un travail de photographie visible dans la rubrique Artistic Lab : Sur les routes de France en Car Macron.

IV. Téléchargements

Synthèse des étudiantes

Synthèse du Forum Vies Mobiles

Pour aller plus loin :

Rapport complet. Tome 1

Rapport complet. Tome 2

Annexes

Livret des entretiens

Notes

1 Une liaison transversale est une liaison reliant deux villes de Région, par opposition à une liaison radiale (Paris-Région)

une liaison radiale (Paris-Région).

(2) Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Exposé des motifs, Orientation générale.

(3) Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Exposé des motifs, Titre Ier, Chapitre Ier.

(4) Les enquêtés ont eu la possibilité de déclarer plusieurs motifs de déplacement.

(5) Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Exposé des motifs, Orientation générale.

(6) En 2016, l'usage par les cars des infrastructures routières auraient représenté une dépense publique de 15,6 millions d'euros, dont 11,7 millions à la charge de l'Etat et 3,9 millions à la charge des Départements, d'après une étude de Bruno Cordier (ADETEC), Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocar (« cars Macron »), Association Qualité Mobilité, décembre 2018.

(7) D'après l'étude de Bruno Cordier (ADETEC), Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocar (« cars Macron »), Association Qualité Mobilité, décembre 2018.

(8) Source : Répartition modale du transport de voyageur, Eurostat, consulté le 9/01/2019.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

---

[1] http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/sur-les-routes-de-france-en-car-macron