

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



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 01/10/2019 - 12:15

Mots clés

Modes de vie

transition mobilitaire

Développement durable

Discipline

Sciences sociales

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mode de transport

Car

État du projet

Finished research

Visuel



Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé class="logo logo-mobile"> Contact : Christophe Gay
</p>

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 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, un groupe de parts non négligeables de diplômés (24% de bacheliers 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.
- 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 contraint. Dans le point de vue mobile car constitue une offre inclusive, accessible à la majorité des Français mobiles.org/then

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 inexistantes... 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 citoyens 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.

<div class="logo logo-mobile"> ` ```<img src="https://forumviesmobiles.org/then](https://fr.forumviesmobiles.org/)

Travail

Transports collectifs