

Atelier

Cars Macron

Le transport interurbain par autocar

Tome 1 Etat de l'art

Une offre low cost à l'épreuve de
la durabilité et de la désirabilité

Anaëlle Gaulier
Marie-Anne Goujon
Léa Lambert

Amélie Amayen
Juliette Amster
Juliette Chilowicz



Introduction

p.1

Chapitre 1

L'offre et son évolution dans le système de transport

p.6

1.

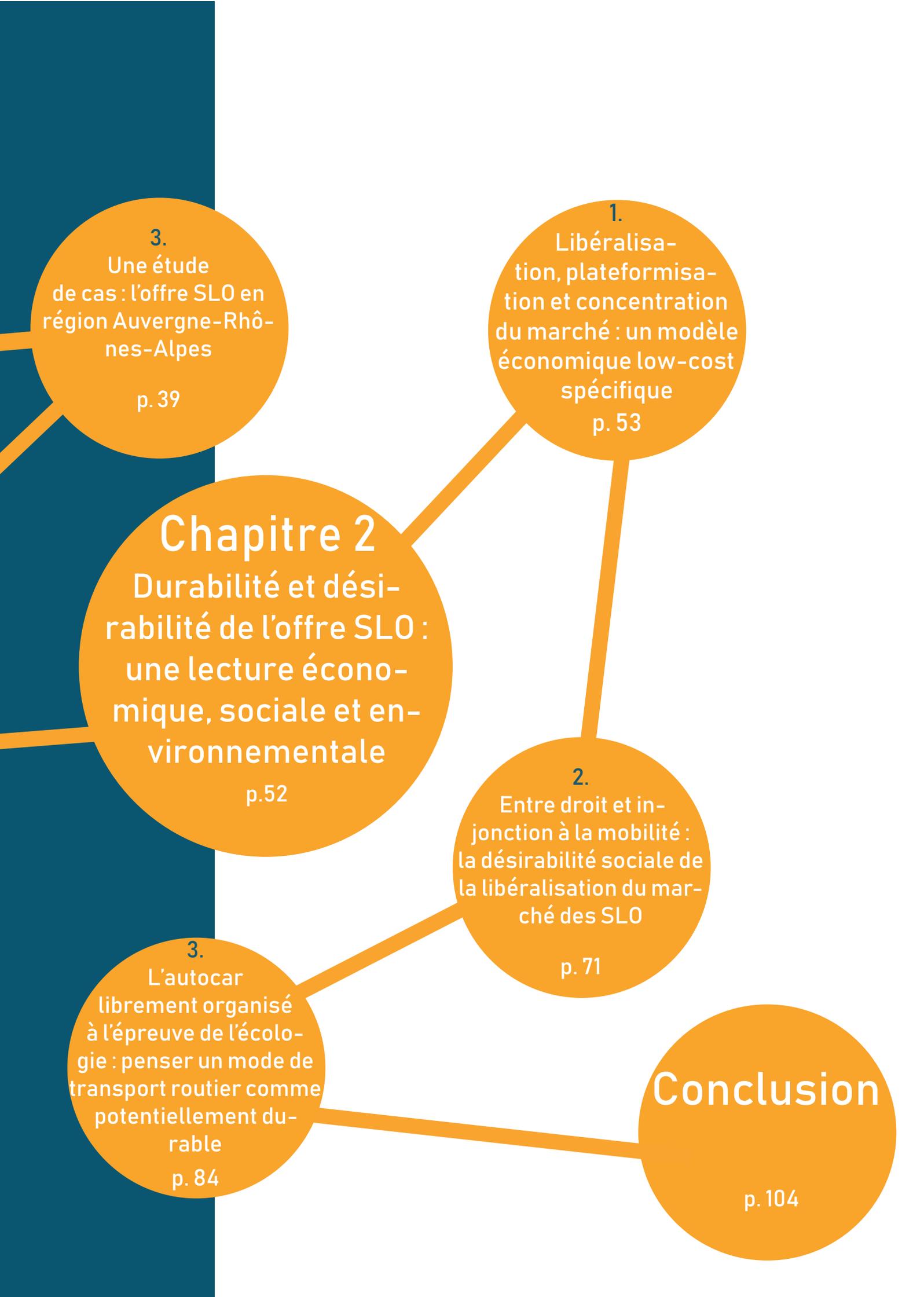
La chronologie de l'offre SLO : d'une expansion rapide à une phase d'optimisation et de recomposition

p.8

2.

Les conséquences du développement rapide d'une offre libéralisée

p.31



3.

Une étude de cas : l'offre SLO en région Auvergne-Rhône-Alpes

p. 39

Chapitre 2

Durabilité et désirabilité de l'offre SLO : une lecture économique, sociale et environnementale

p.52

1.

Libéralisation, plateformes et concentration du marché : un modèle économique low-cost spécifique

p. 53

2.

Entre droit et injonction à la mobilité : la désirabilité sociale de la libéralisation du marché des SLO

p. 71

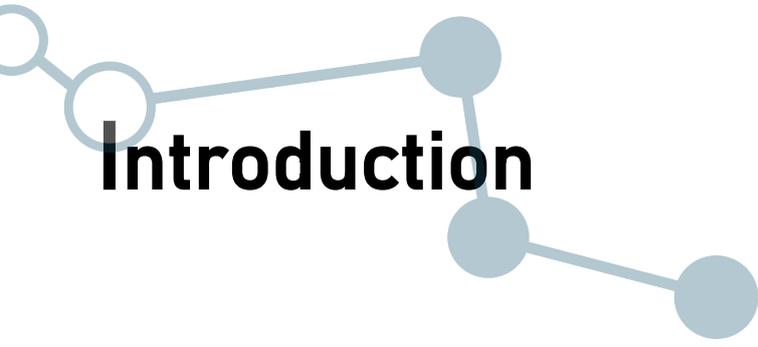
3.

L'autocar librement organisé à l'épreuve de l'écologie : penser un mode de transport routier comme potentiellement durable

p. 84

Conclusion

p. 104



Introduction

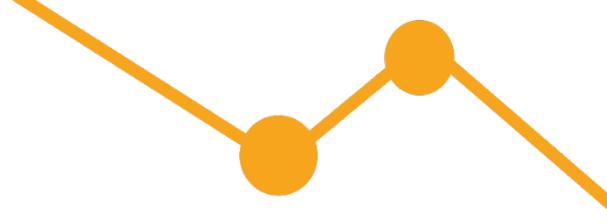
La loi Macron, un parti-pris en faveur de la libéralisation des transports

En France, la législation sur le transport par autocar était, à l'origine, assez contraignante. En effet, jusqu'en 2009, un voyageur pouvait partir de Paris en autocar pour se rendre à l'étranger mais ne pouvait pas suspendre son voyage pour s'arrêter en France. La législation a ensuite été assouplie, laissant aux opérateurs l'opportunité de faire du cabotage, c'est-à-dire de desservir des grandes villes lors de leurs trajets vers l'étranger. Malgré cet assouplissement de la réglementation, le transport par autocar constituait une part très ténue du marché des voyages longue distance (110 000 voyageurs en 2013, soit 0,0005 % du marché des voyages longue distance). Par ailleurs, une offre régionale d'autocars conventionnés, les Services Routiers Conventionnés (SRC) prend en charge trois types de liaisons : les lignes routières « cars TER » mises en place par la SNCF avec les régions, les lignes routières régionales régulières conventionnées par les régions, hors périmètre de la convention TER SNCF, et certaines lignes conventionnées par le STIF en Île-de-France, pour des dessertes d'une longueur supérieure à 40 km. Il s'agit donc d'une offre régionale ne permettant pas de relier entre elles les grandes agglomérations françaises.

La Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques adoptée en 2015 (surnommée "loi Macron") marque donc une véritable évolution, puisqu'elle ouvre le marché du transport par autocar à la concurrence, autorisant l'exploitation de lignes de car longue distance sur le territoire. Cette loi répond à la volonté de plusieurs compagnies de développer des lignes nationales. Dès 2014, le projet de loi s'appuie sur des tests économiques réalisés par l'Autorité de régulation

des activités ferroviaires et routières (Arafer). Une quarantaine de destinations sont ciblées, en lien avec le contour des nouvelles régions et selon les projections de la demande voyageurs.

Cette loi a rapidement conduit au positionnement de nouveaux opérateurs sur le marché. Auparavant, plusieurs grandes compagnies étaient déjà présentes sur le territoire français. C'est le cas de Eurolines (filiale du groupe Transdev) qui propose des voyages en Europe depuis la France dès 2011 ; de Ouibus (alors iDBUS), filiale de la SNCF, créée en 2012, dont l'offre relie le hub Paris-Bercy aux proches capitales européennes ; ainsi que d'ALSA, filiale espagnole d'une compagnie britannique. Ces trois opérateurs proposaient déjà des liaisons longue distance en France via le cabotage sur des lignes transnationales. Certains petits opérateurs locaux étaient également présents. Pour la plupart, il s'agissait d'entreprises familiales, parfois très anciennes, qui ont développé progressivement une offre de location de cars pour des événements particuliers, de déplacement de personnels d'entreprise ou encore de transport (péri)scolaire dans le cadre de concessions publiques. La loi de 2015 leur donne donc la possibilité de développer une nouvelle offre de trajets longue distance qu'ils ne déclinent, dans les faits, que sur un très petit nombre de liaisons. Après la loi, divers changements s'opèrent dans la constellation des opérateurs. Transdev crée la marque Isilines quelques mois avant la promulgation de la loi, iDBUS devient Ouibus pour l'occasion, tandis que le géant allemand Flixbus, la compagnie anglaise Megabus et l'opérateur français Starshipper - né de la réunion de 32 PME - entrent sur le marché. Par la suite, les jeux de la concurrence



transforment encore le paysage. En effet, en 2016, Starshipper fusionne avec Ouibus tandis que les activités continentales européennes de Megabus sont rachetées par Flixbus. Ainsi, concernant les opérateurs nationaux, le marché se concentre aujourd'hui autour de trois acteurs : Flixbus, Ouibus et Isilines¹. Quant aux opérateurs locaux, leurs activités en termes de voyages longue distance apparaissent et disparaissent par intermittence, notamment en fonction de la demande.

Pour mieux comprendre les objectifs recherchés par cette loi, il semble important de rappeler deux éléments de contexte expliquant l'émergence de la question du transport longue distance par car dans le débat public : les restrictions des dépenses publiques (Pacte budgétaire européen, 2012) et une tendance à la libéralisation des transports à l'échelle européenne. Porté par le ministère de l'économie et des finances sous le Gouvernement Valls II (2014-2016), le projet de loi se caractérise par la recherche d'une efficacité économique plus que par une véritable réflexion intermodale sur la politique des transports. Pour les partisans de la réforme, la libéralisation du transport par car permettrait une plus grande efficacité et rationalité de l'offre de transports en France. Lors des débats parlementaires, Emmanuel Macron, alors Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, explique que les cars apporteront un « *complément* » aux Trains Express Régionaux (TER). La complémentarité constitue dès lors un des arguments phares de la réforme, la concurrence étant étroitement encadrée par des « *garde-fous* » comme le contrôle des Autorités Organisatrices de Transports (AOT).

¹ Au moment de l'étude, Flixbus n'avait pas encore racheté Eurolines/Isilines. Aujourd'hui, les deux acteurs majeurs du marché sont Ouibus et Flixbus.



« Les autocars ne viendront pas concurrencer le rail. Ils rouleront là où il y a des manques, là où il y a du covoiturage, là où parfois on ne peut pas se déplacer, là où il y a des lignes particulièrement rentables et déjà sur le point d'être arrêtés. »
(Macron, E. Discussion générale sur le projet de loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, 26 janvier 2015)

Ce discours est appuyé par les élus représentant les milieux ruraux qui sont pour certains favorables au projet de loi, y voyant un moyen d'améliorer la mobilité des citoyens qu'ils représentent. Par ailleurs, le discours accompagnant

la loi met l'accent sur la complémentarité entre la nouvelle offre de SLO (Service Librement Organisé) et les autres offres de transports, notamment vers les zones aéroportuaires en province où aucune ligne SNCF n'est implantée.

« Cette extension pourrait profiter à une part importante de la population de [son] département, [et notamment] à toutes les personnes âgées qui n'ont pas de véhicule, mais aussi à tous ceux pour qui l'utilisation d'une voiture représente un coût trop important pour leur budget »

(Chevrollier, G. Discussion des articles sur le projet de la loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, Article 2, 27 janvier 2015)

Enfin, le secteur de la route semble compétitif d'un point de vue économique par rapport aux autres modes de transports collectifs puisque les infrastructures routières sont particulièrement développées en France et que la fiscalité relative à ce secteur est plutôt avantageuse (fiscalité favorable au diesel, absence de taxe poids lourds, faible taxation carbone, etc.). Le réseau routier étant actuellement dix fois plus long que le réseau ferroviaire, il permet une desserte plus fine du territoire ainsi qu'une flexibilité plus importante dans les trajets proposés. Ainsi, les discours qui ont accompagné le lancement de la loi mettent en avant un marché soutenable économiquement, mais aussi environnementalement, par rapport à la voiture individuelle. Ils soulignent également sa désirabilité sociale, liée au fait qu'elle permettra à tous d'accéder à la mobilité. Ainsi, la loi semble répondre aux exigences du développement durable. Cependant, la balance est inégale entre les trois types d'arguments, les discours économiques étant largement à l'origine de la loi, au détriment des

volets environnementaux et sociaux, peu abordés. Cette prédominance des discours économiques peut paraître étonnante pour un projet visant à améliorer le système de transport, et cela structure les discours des opposants à la loi.

Ainsi, on peut constater que les perspectives de rentabilité économique sont au cœur de l'argumentaire des partisans de la loi. Mais cela a conduit à minimiser les réflexions sur d'autres dimensions qui sont pourtant particulièrement importantes s'agissant d'une loi relative aux transports en commun, à savoir ses impacts sociaux et environnementaux. Plus précisément, on peut interroger la désirabilité sociale que constituerait cette nouvelle offre, ainsi que sa capacité à répondre aux exigences du développement durable. En effet, elle pourrait conduire des usagers du ferroviaire à se reporter sur le car, alors que ce dernier semble proposer un service de moindre qualité et moins performant pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effets

de serre. Ces deux volets, essentiels à l'amélioration du système des transports, sont mobilisés par les opposants à la loi.

Dans les discours, on constate en effet que ces derniers insistent sur le danger que représente cette nouvelle offre de transport puisqu'elle risque de concurrencer les lignes SNCF, en particulier les lignes TER. Par ailleurs, il y aurait, selon certains élus, une volonté de l'Etat de ne pas investir dans le

transport ferroviaire afin de fragiliser le monopole de la SNCF et de créer un marché du transport inter-urbain dominé par les acteurs privés. La dégradation progressive du réseau de TER et de Transiliens conduirait à la dégradation du service voire à des fermetures de lignes, laissant aux compagnies de car privées le monopole des transports en commun interurbains, au détriment des usagers.

« Il n'y a aucune raison de croire que les entreprises du secteur investiront demain sur des lignes et des créneaux peu rentables, ce qui renforce [leur] conviction qu'il se produira une concurrence frontale avec le rail, même si certains veulent croire que l'offre d'autocars s'adressera principalement à une clientèle différente. » (Bocquet, A. Discussion des articles sur le projet de la loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, Article 2, 27 janvier 2015)

Tandis que la SNCF et ses lignes ferroviaires courent le risque de pâtir de la libéralisation du marché des autocars (ce qui reste difficile à mesurer), ce dernier reste à ce jour non rentable, les opérateurs tirant les prix vers le bas afin de fidéliser leur clientèle. Ces bas prix constituent le fondement du système : offrant aux plus défavorisés la possibilité de se déplacer davantage et à moindre coût, ils permettent un meilleur taux de remplissage rendant ainsi les cars plus désirables du point de vue écologique. Toutefois, ils représentent également un élément pouvant ébranler ce système puisque les opérateurs n'y trouvent pas leur compte sur le plan économique. La solution pour ces derniers consisterait donc à augmenter les prix. La question est alors de savoir si ce marché resterait désirable pour ses utilisateurs : si les prix des billets devaient augmenter, l'autocar resterait-il un mode de transport permettant à tous l'accès à la mobilité ? Alors que les taux de remplissage des autocars sont aujourd'hui faibles, demeurerait-il une alternative plus écologique à la voiture en cas d'une diminution encore plus importante ? Le marché libéralisé d'autocars semble ainsi impliquer une tension entre viabilité économique, soutenabilité environnementale et désirabilité sociale, les trois piliers du développement durable.

Dans cette étude, nous cherchons à analyser cette tension en reprenant chaque axe du développement durable séparément. Cela nous

aidera dans un premier temps à comprendre dans quelle mesure ce marché, qui offre de nouvelles possibilités de déplacements *low-cost* tout en créant une augmentation de la circulation des modes de transports routiers, est constitutif d'une mobilité pouvant s'ancrer dans les modes de vie des usagers et donc au sein du système de transport existant. Une fois les fondements de ce marché mis en lumière, il nous faudra interroger la tension existante entre les trois piliers du développement durable. Cette réflexion pourra passer par l'intermédiaire d'une série de questionnements secondaires pour lesquels nous tenterons d'avancer des premières pistes de réponses. Comment penser la place de ce mode de transport dans un pays comme la France ayant une forte culture du train, mais aussi du transport comme service public subventionné ? Dans quelle mesure un système de transport non subventionné par la puissance publique peut-il trouver sa viabilité économique sans pour autant concurrencer le ferroviaire ? Comment dépasser le paradoxe de la soutenabilité environnementale d'un mode de transport collectif et moins polluant que les véhicules individuels qui accroît pourtant les déplacements routiers ? Enfin, comment les pratiques et les modes de vie des usagers peuvent-ils favoriser ou remettre en cause le développement des autocars libéralisés dans la transition vers une mobilité durable et désirable ?

Ainsi, dans un premier chapitre, nous évoquerons l'implantation de l'offre en hexagone et son déploiement depuis 2015. Il s'agira d'appréhender le développement de l'offre non seulement d'un point de vue territorial mais aussi en lien avec le système global des transports. Dans un second chapitre, nous nous interrogerons sur les manifestations et les enjeux des différents aspects

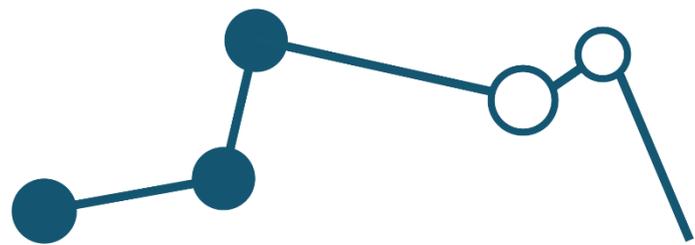
du développement durable déployés de façon plus ou moins prononcée par cette offre. Au sein de cette partie, nous analyserons la spécificité de son modèle économique low-cost, sa désirabilité sociale et enfin, sa durabilité écologique. Par ailleurs, nos analyses seront mises en perspective avec des exemples internationaux au cours du développement.

Encadré 1 : Méthodologie générale du rapport

Pour ce rapport, notre méthode se base sur le croisement de différentes sources. Les données relatives à l'offre SLO et à son évolution sont issues des rapports annuels publiés par l'Arafer depuis 2015 et des bases de données que cette institution a mises à disposition en libre accès. Ces données nous ont permis d'établir différentes cartes ponctuant notre analyse et permettant de visualiser le maillage territorial des autocars et son évolution. Par ailleurs, la presse écrite et les documents officiels issus des débats au Parlement nous ont permis d'appréhender les discours des différents acteurs et d'analyser la réception de cette nouvelle offre au sein des territoires. Enfin, les références à la littérature scientifique permettent d'étayer et d'approfondir certaines pistes théoriques. Au delà de l'ensemble de ces sources et de leur analyse, nous avons procédé à certains traitements et études de cas, dans l'optique de notre future enquête de terrain et avons intégré nos premières données recueillies grâce à la diffusion des premiers questionnaires. Nous avons pu en effet compiler les données de 21 premiers questionnaires distribués sur deux liaisons (Bordeaux-Lyon et Paris-Murcia).

Chapitre 1

L'offre et son évolution dans le système de transports





La loi de libéralisation du transport par autocar intervient dans un contexte conjoint de remise en question du rail et de retour du bus dans le paysage des transports. En effet, un détour historique nous ramène à des débats anciens quant à la traditionnelle opposition entre l'autocar et le train. Le choix de privilégier le train en France a été fait au début du siècle dernier, et s'est réaffirmé après-guerre via une politique de protection du système ferroviaire et de limitation des lignes d'autocar (Guihéry, 2015). Aujourd'hui, l'autocar est largement développé dans les pays voisins et un renouveau de l'attrait pour le champ de l'initiative privée peut être observé. Les politiques de libéralisation, encouragées par l'Union Européenne, participent largement à cette tendance. Parallèlement, la SNCF¹, fragilisée par sa dette, rencontre des difficultés depuis plusieurs années (dégradation des infrastructures, mécontentement des usagers face aux tarifs et aux dysfonctionnements, etc). Ces difficultés se doublent d'un désengagement de l'Etat dans le secteur du rail. Les mutations récentes au sein de l'offre de la SNCF illustrent bien ces évolutions. En effet, le groupe mène une stratégie générale visant à développer les offres de mobilité à bas coûts (prix bas sur les Intercités 100%, Ouigo, etc.)², cherchant ainsi à neutraliser la concurrence pouvant menacer ses positions³. Ainsi, la loi de libéralisation d'août 2015 apparaît dans un contexte favorable à la diversification et à la libéralisation des modes de transport et pose la question de l'évolution du modèle actuel des transports en commun interurbains vers un mode de déplacement supposé plus économique par autocar.

Dans cette première partie, il s'agit pour nous de penser l'offre de car et son évolution en lien avec le système de transports. En effet, l'offre de Services Librement Organisés (SLO) est arrivée en France en s'insérant dans un système déjà développé. Deux enjeux principaux guident alors cette première partie. D'une part, nous souhaitons étudier le déploiement de l'offre SLO sur le territoire français depuis 2015 en supposant que, depuis cette date, l'offre a déjà connu différentes phases et des recompositions du point de vue des opérateurs et des trajets proposés. D'autre part, il s'agit dans cette partie d'estimer la place de cette nouvelle offre au sein du système de transport. Faisant l'hypothèse de son influence notable sur les autres offres de transport, nous avons fait le choix de travailler sur deux notions : la complémentarité et la concurrence.

Nous chercherons donc à envisager la création d'une offre nouvelle de mobilité liée aux SLO en essayant d'identifier sa place au sein du système de transports français. D'abord nous développerons une analyse des évolutions de l'offre depuis 2015. Ensuite, nous nous intéresserons aux conséquences du développement rapide de cette offre nouvelle et libéralisée. Enfin, une étude de cas réalisée sur la région Auvergne Rhône-Alpes devrait permettre d'analyser plus finement la place des SLO dans l'offre de transports de cette région.

¹ Escande, P. "Des TGV aux cars Macron", *Le Monde*, 14 septembre 2016.

² Jacque, P. « Avec Ouibus, la SNCF espère dominer le marché du car longue distance », *Le Monde*, 4 septembre 2015.

³ Beziat, E. "Face aux "cars Macron", la SNCF étoffe son offre de trains à petits prix", *Le Monde*, 26 novembre 2017.

Encadré 2 : Méthodologie de la partie

L'essentiel de cette partie se base sur les données fournies par l'Arafer. Après avoir étudié celles déjà traitées au sein des trois premiers rapports publiés en 2016, 2017 et 2018, nous avons pu les compléter par une étude plus poussée réalisée à partir des bases de données de l'Arafer mises à disposition sur son site. Cette étude a donné lieu à la réalisation de graphiques et de cartes, ces dernières avec le logiciel de géolocalisation QGis. Ces diverses données et leur étude nous ont permis d'établir une chronologie claire du déploiement de l'offre en France. Par ailleurs, les sources pour la rédaction sont également issues de la revue de presse réalisée. En dépouillant différents journaux nationaux généralistes (*Le Monde, Libération*) et de la presse locale (*Ouest France*) nous nous sommes intéressées aux articles décrivant l'offre de car, son évolution et son implantation sur les territoires.

1) La chronologie de l'offre SLO. D'une expansion rapide à une phase d'optimisation et de recomposition

La nouvelle offre de SLO en France, malgré son aspect très récent, a déjà connu des recompositions et le service qui s'est déployé les premiers mois ne ressemble en rien à l'architecture actuelle du réseau. Nous analyserons dans cette partie comment la libéralisation du marché de cars et le contexte de concurrence qui en résulte a conditionné l'expansion du service sur le territoire français.

Dans cette sous-partie, nous développerons trois axes se focalisant sur l'évolution du service entre le troisième semestre 2015 et la fin de l'année 2018. Il s'agira dans un premier temps d'analyser la phase de mise en place et d'extension du réseau, représentant pour les opérateurs un test de la rentabilité de leur service. Ensuite, nous détaillerons la deuxième phase dite "de rationalisation", caractérisée par la mise en œuvre de diverses stratégies de la part des opérateurs afin de mieux s'adapter à la demande.



a) Le développement rapide et stratégique d'une nouvelle offre de transport

Dès le premier trimestre suivant la libéralisation des SLO puis jusqu'en 2016, la phase que nous pouvons appeler "de démarrage" est caractérisée par l'expansion rapide de l'offre sur le territoire français, en particulier lors des deux derniers trimestres de 2015, résultat des stratégies des opérateurs pour s'ancrer dans le système national de transports. L'étude de cette offre nécessite d'analyser concomitamment les liaisons créées entre différentes communes et la fréquence des allers retours de cars sur ces liaisons.

L'expansion rapide et ciblée du réseau de SLO

Le développement accéléré du service passe tout d'abord par son ouverture à de nombreuses communes, et cela en peu de temps. Fin 2015, on compte déjà 135 communes desservies. Cela est principalement dû au fait que cinq opérateurs sont présents sur le marché dès son ouverture, ce qui permet une offre diversifiée. Ces nouvelles dessertes ne sont cependant pas ouvertes au hasard, le développement du réseau se faisant en priorité vers des territoires peuplés et attractifs. Pour les opérateurs, cette stratégie doit permettre de mieux remplir leurs cars afin d'améliorer la rentabilité de chaque trajet. De fait, les villes de plus de 100 000 habitants sont leurs cibles principales comme le montre le Tableau 1 ci-dessous. Ainsi, fin 2015, 25% des dessertes sont des communes de plus de 100 000 habitants alors qu'elles ne représentent que 0,1% des communes françaises. Les territoires touristiques (zones littorales du Sud et de l'Ouest, massifs de Alpes et des Pyrénées) sont également desservis en priorité. Les communes de taille inférieure ne sont ouvertes à la desserte que

dans un second temps ou bien dans le cas où elles représentent un intérêt d'attraction de population. Ainsi, à l'ouverture du service, 46% des communes desservies de moins de 20 000 habitants sont des communes touristiques et 23% possèdent sur leur territoire soit une gare périphérique soit un aéroport.

Cette expansion du réseau rapide mais ciblée vers les grandes villes et les espaces attractifs en général peut aussi se constater en termes de nombre de liaisons ouvertes entre les communes. En effet, leur développement est aussi rapide que l'ouverture des dessertes. Chaque année, le nombre de liaisons est multiplié par 1,5 permettant ainsi une meilleure couverture du territoire, comme le montrent les Cartes 1 et 2. La fréquence des trajets au sein de ces liaisons augmente aussi rapidement, le nombre moyen de trajets réalisés sur une liaison passant de 234 au troisième trimestre 2015 à 373 au trimestre suivant. La longueur moyenne des liaisons est de 462 km en 2016 : le car est alors un mode de transport choisi pour parcourir des moyennes et longues distances (le trajet moyen parcouru

environne les 350 km). Toutefois, des inégalités dans la diffusion du réseau peuvent être constatées. Certaines régions, à l'instar de la Normandie, sont mal reliées, la carte du réseau laissant d'ailleurs

transparaître la traditionnelle diagonale du vide entre le Nord-Est et le Sud-Ouest du territoire national. À l'inverse, les métropoles semblent devenir des pôles d'échanges importants en termes de mouvements de cars quotidiens à l'image de Paris, Lyon ou encore Bordeaux (Carte 3). En effet, même si l'Île-de-France est peu desservie en termes de nombre de liaisons puisque 90% des liaisons sont des liaisons transversales⁴ et ce, dès le début

Un nouveau service ciblant des territoires peuplés et attractifs

⁴ Les liaisons transversales sont les liaisons qui ne desservent pas l'Île-de-France. À l'inverse, les liaisons radiales ont pour

du service comme le montre la Carte 4, elle l'est énormément en termes de mouvements de cars et ces derniers sont souvent remplis, comme l'indique l'Arafer. Ainsi, les lignes radiales existantes en 2016 concentrent 65% de la fréquentation, soit 2,2 millions de passagers⁵. Les opérateurs vont alors développer de nouvelles liaisons radiales afin de s'adapter à cette forte demande : en 2017 celles-ci représentent 53% de l'offre⁶. De plus, au fil des années, la demande tend à se diversifier vers d'autres territoires, réduisant alors la part de l'Île-de-France (en particulier de Paris) dans la fréquentation totale des cars, comme le montre le Graphique 2, et conduisant à changer les stratégies des opérateurs comme on le verra par la suite.

Lecture des Cartes 1 et 2 : la carte à gauche représente les différentes liaisons existantes au troisième trimestre 2015 ainsi que la fréquence de leur desserte. Plus les liaisons sont foncées et plus les mouvements de car (aller ou retour) sur cette liaison sont nombreux. Les liaisons en rouge sont celles qui recensent plus de 5000 trajets par trimestre, soit plus de 50 voyages par jour. La carte de droite isole les liaisons où la fréquence des mouvements de cars est la plus importante.

Lecture de la Carte 3 : la carte représente toutes les dessertes existantes en 2015 ainsi que les mouvements de cars (départs et arrivées) qui y ont lieu chaque jour. Les communes dont le nom est inscrit, comme Lyon ou Bordeaux par exemple, sont celles dont les mouvements de cars dépassent les 50 par jour.

Lecture de la Carte 4 : la carte représente l'état au troisième trimestre 2015 des deux types de liaisons analysées dans l'étude : les liaisons radiales (à gauche) et les liaisons transversales (à droite).

départ ou arrivée une commune d'Île-de-France (très souvent Paris).

⁵ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, *Arafer*, 2016.

⁶ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, *Arafer*, 2018.

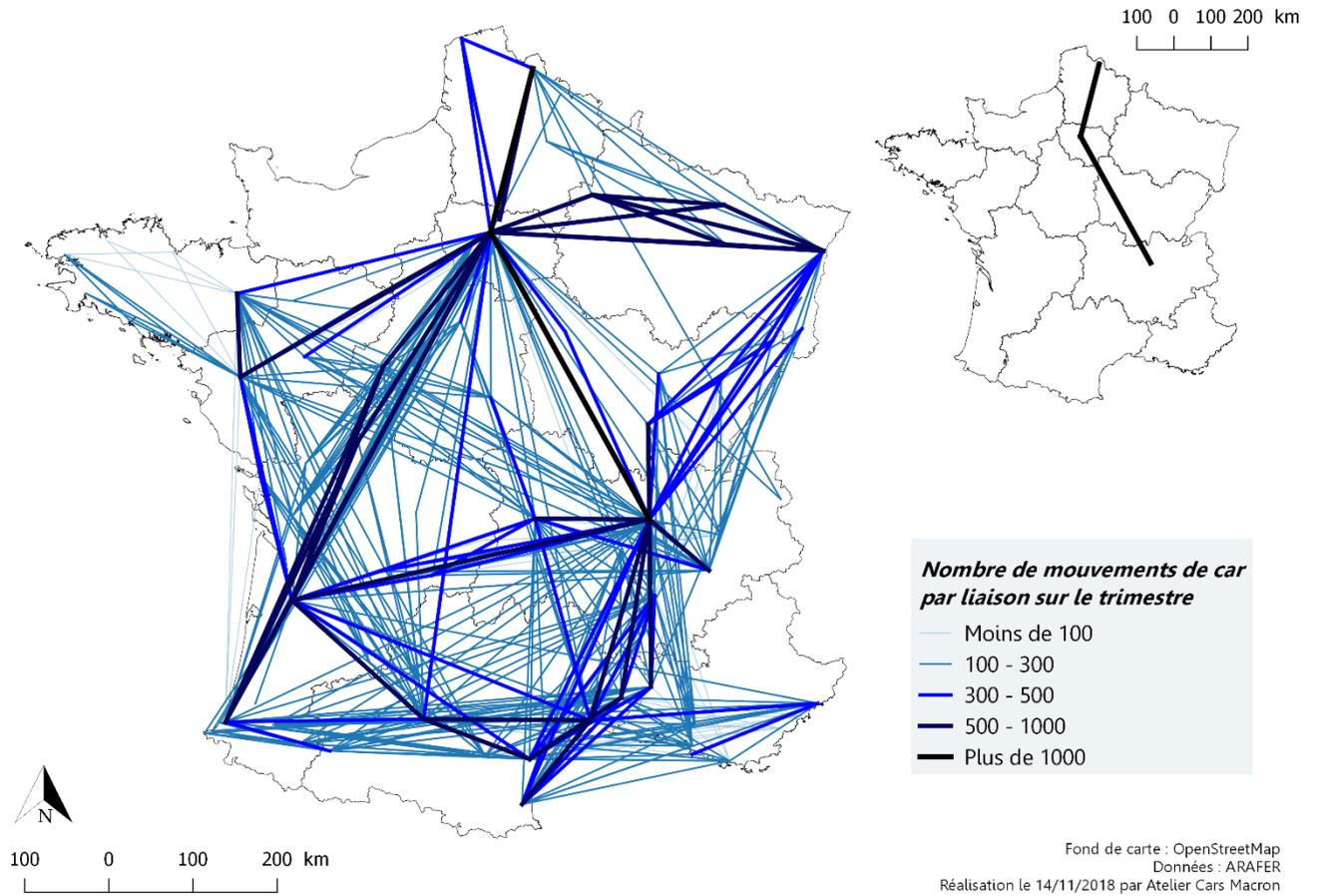
Tableau 1 et 1bis : Evolution du nombre de communes et de liaisons desservies par les SLO depuis l'ouverture du marché jusqu'au dernier trimestre 2016.

	2015 T3	2015 T4	2016 T4
Communes desservies	80	135 (+54 en un semestre)	180 (+45 en un an)
Grandes villes (plus de 100 000 habitants)	30 Soit 38%	34 Soit 25%	34 Soit 19%
Moyennes villes (entre 20 000 et 100 000 habitants)	37 Soit 46%	62 Soit 46%	69 Soit 38%
Petites villes (entre 3000 et 20 000 habitants)	9 Soit 11%	18 Soit 13%	37 Soit 21%
Autres communes (moins de 3000 habitants)	4 Soit 0,05%	21 Soit 16%	40 Soit 22%
Liaisons	402	651 (+249 en un semestre)	985 (+334 en un an)

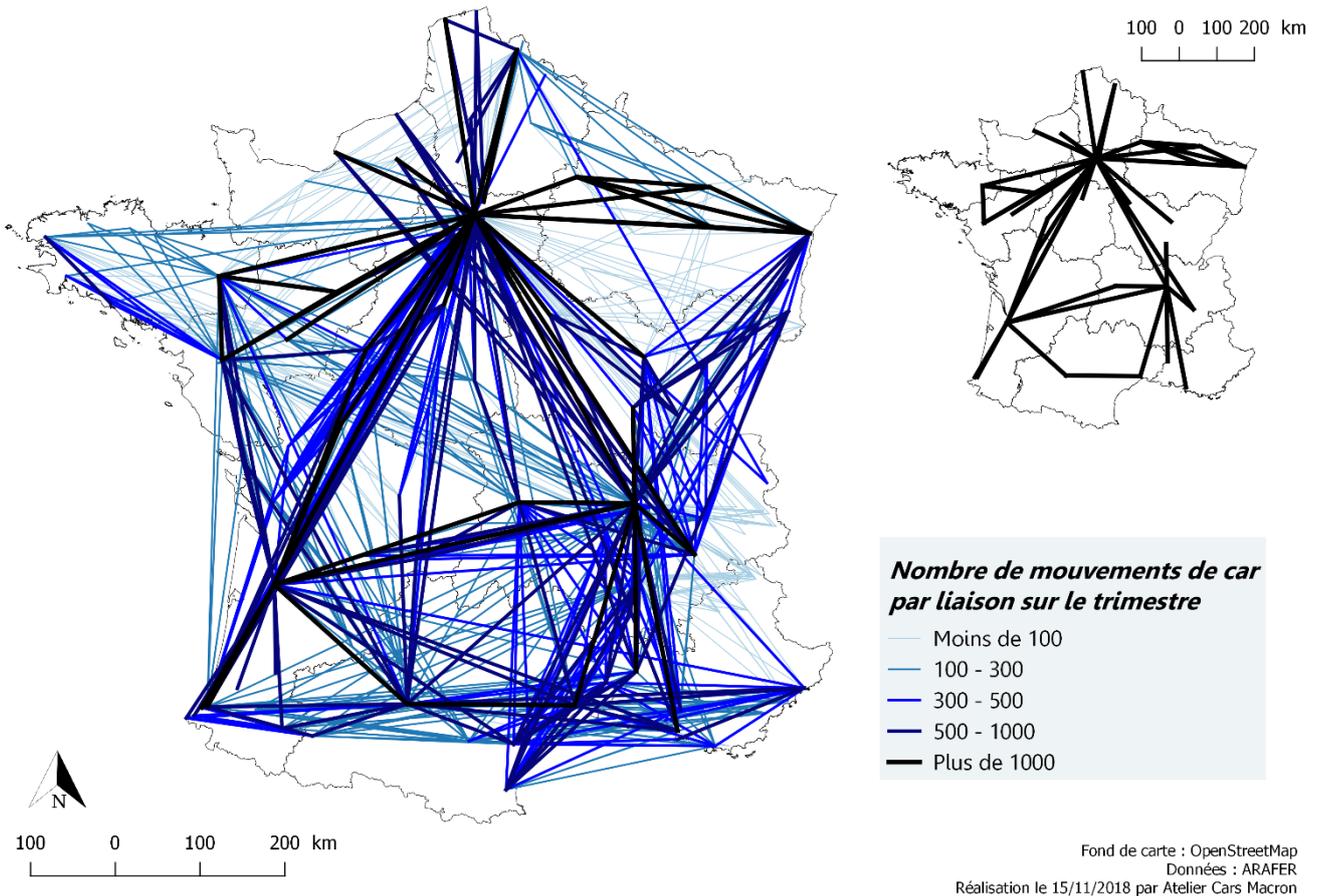
	2015 T3	2015 T4	2016 T4
Communes desservies	80	135	180
Petites communes (PC) : moins de 20 000 habitants	13 Soit 16%	39 Soit 29%	77 Soit 42%
Villes touristiques (VT)	46 Soit 58%	61 Soit 45%	84 Soit 47%
<i>Dont petites communes</i>	6 Soit 13% des VT Soit 46% des PC	11 Soit 18% des VT Soit 28% des PC	29 Soit 34% des VT Soit 38% des PC
Gares périphériques et aéroport	4 Soit 0,05%	11 Soit 0,08%	11 Soit 0,06%
<i>Dont petites communes</i>	3 Soit 23% des PC	5 Soit 13% des PC	6 Soit 0,08% des PC

Source : données de l'Arafer (à partir de l'étude cartographique réalisée par l'Atelier).

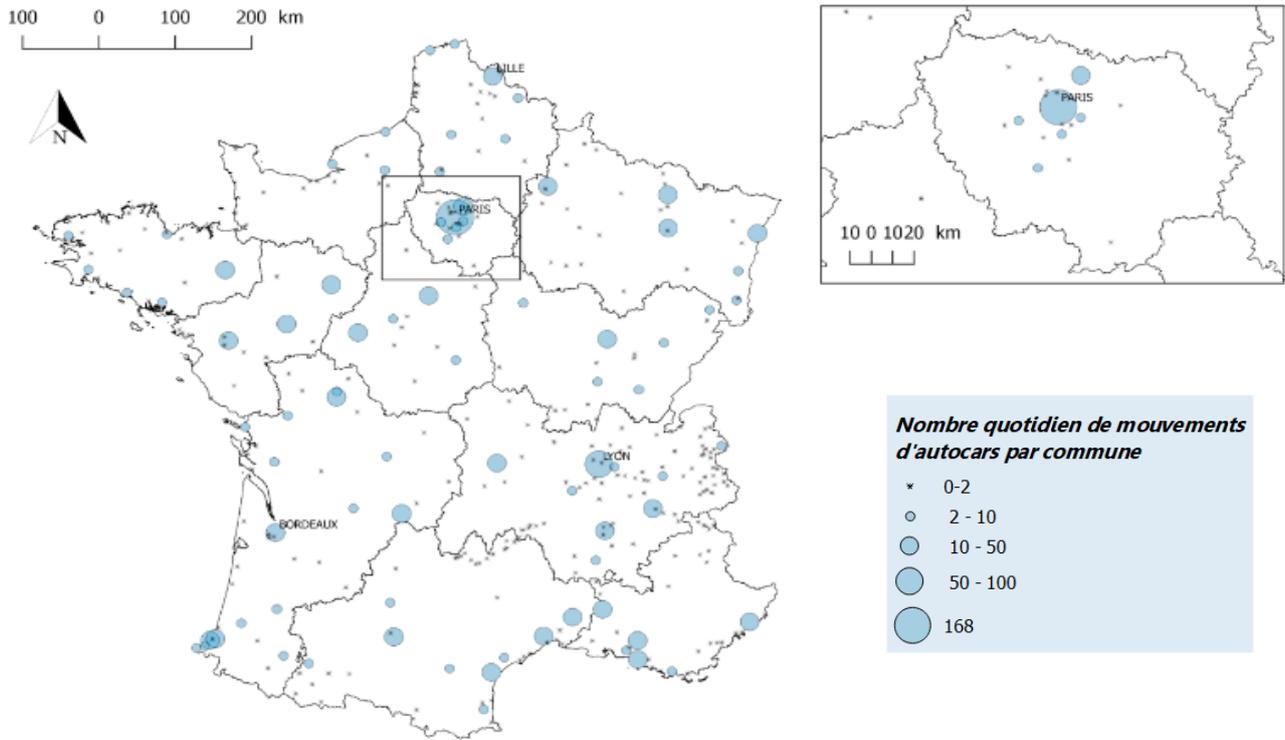
Carte 1 : Le maillage du territoire par autocar au troisième trimestre 2015



Carte 2 : Le maillage du territoire par autocar au dernier trimestre 2015.



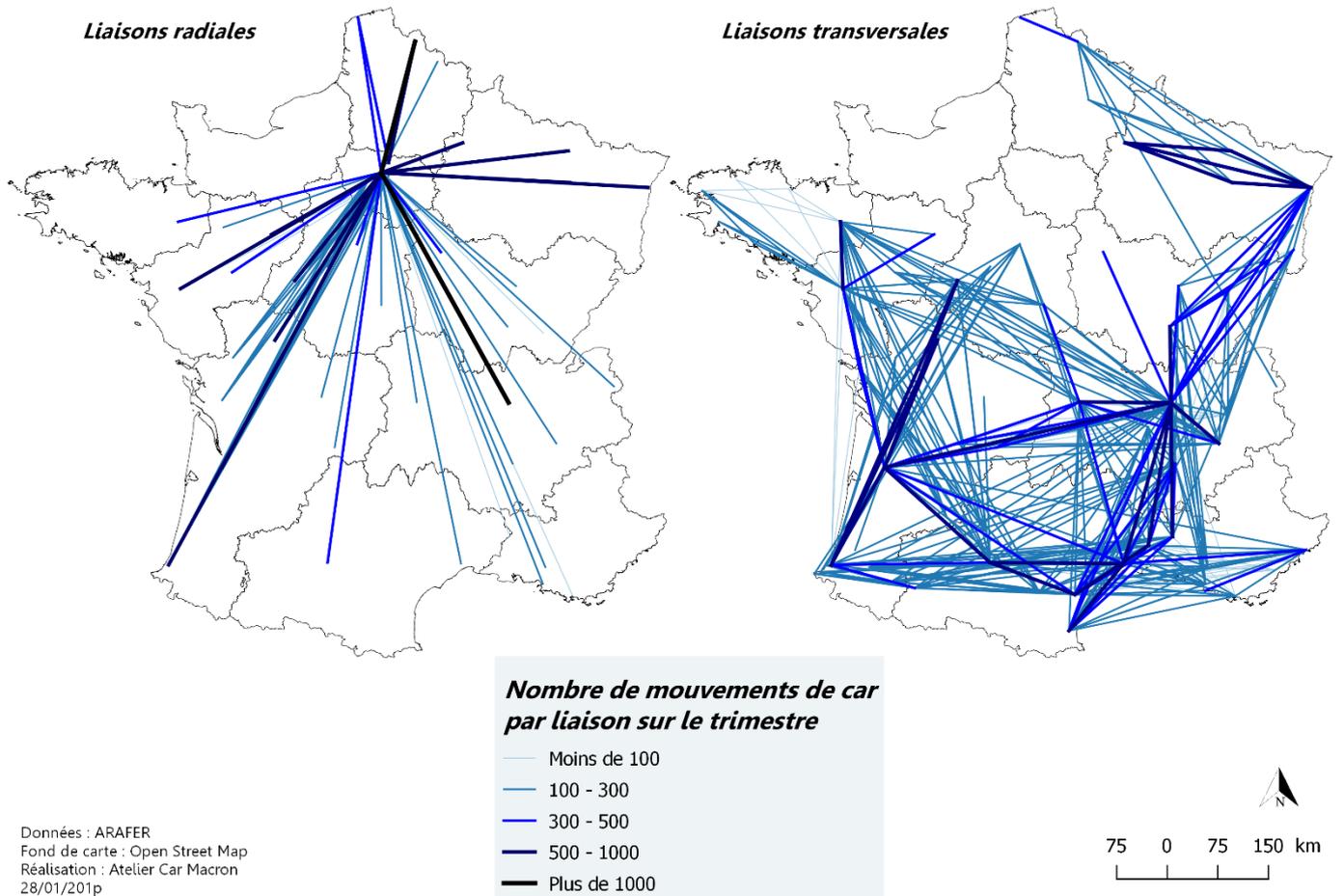
Carte 3 : Des mouvements d'autocars concentrés dans les métropoles en



Les noms sont affichés pour les villes où le nombre quotidien de mouvements d'autocars dépasse 50.

Fond de carte : OpenStreetMap
Données : ARAFER
Réalisation le 14/11/2018 par Atelier Cars Macron

Carte 4 : Radiales et transversales au troisième trimestre 2015 en fonction de la fréquence des voyages en car sur chaque liaison



Données : ARAFER
Fond de carte : Open Street Map
Réalisation : Atelier Car Macron
28/01/201p

Les opérateurs et leurs stratégies au sein d'un marché de transport libéralisé

Les cinq opérateurs principaux n'ont pas la même stratégie en termes d'offre à l'ouverture du marché. Les évolutions sont là encore rapides, comme le montrent les Cartes 5 et 6. Au lancement de l'offre, seul Eurolines possède un réseau développé sur la quasi-totalité du territoire. En effet, la compagnie assurait depuis 2011 des dessertes interrégionales grâce au cabotage⁷ mais également des "services occasionnels" avant la promulgation de la loi en 2015⁸. Les autres opérateurs quant à eux ne proposent que quelques liaisons, même si Ouibus faisait également du cabotage entre plusieurs grandes villes dans l'Hexagone depuis 2012⁹. Celles-ci desservent principalement Paris et une grande ville, excepté pour Starshipper, qui relie les communes plutôt maritimes de l'Ouest du pays. Dès le trimestre suivant cependant, tous les opérateurs semblent avoir pris leurs marques sur le marché, mais de manière différente. Tandis que Flixbus a suivi Eurolines en proposant un service sur l'ensemble du territoire, Megabus et Ouibus se focalisent sur des liaisons radiales de longue distance et Starshipper sur des petits trajets concentrés dans le Sud-Est. Ces stratégies peuvent être interprétées de différentes façons. Développer quantitativement son offre comme le font Eurolines ou Flixbus permet de s'ancrer durablement dans le marché, leur activité en Europe les autorisant à des pertes sur certaines liaisons. Le choix des trois autres opérateurs semble au contraire démontrer une volonté d'adéquation de l'offre avec la demande et une recherche de rentabilité. La concurrence entre opérateurs qui découle de ces stratégies a lieu sur un quart des liaisons¹⁰,

lesquelles concentrent toutefois 88% de la fréquentation. Cette concurrence offre aux voyageurs des choix supplémentaires sur les principales liaisons mais conduit à des risques économiques pour les opérateurs. Ainsi, en se positionnant sur les principales liaisons, Megabus est l'opérateur dont l'offre est la plus en concurrence (96% de ses lignes le sont), ce qui a pu jouer un rôle dans le rachat de son activité en 2016 par Flixbus.

Cette phase de démarrage voit ainsi l'émergence rapide d'une offre de SLO caractérisée par la recherche de profit au sein d'un marché libéralisé mais également par des stratégies d'ancrage dans la durée. Les stratégies des opérateurs en forte concurrence pour les liaisons les plus fréquentées, malgré leurs différences, passent toutes par le développement d'un réseau longue distance ciblant des espaces attractifs. Bien que le service connaisse un franc succès dès la première année avec 3,4 millions de passagers, son expansion rapide a cependant d'abord mené à une inadéquation avec la demande structurée par Paris et divers tâtonnements de la part des opérateurs.

Lecture des Cartes 5 et 6 : les cartes représentent les liaisons existantes au troisième trimestre puis au quatrième trimestre 2015 en fonction de leur desserte par tel opérateur.

⁷ Le cabotage permet à un transporteur assurant un trajet international de prendre des passagers en France et de les déposer dans une autre ville de l'Hexagone. Avant 2015, une demande d'autorisation devait être déposée auprès du Ministère des Transports pour créer ce type de liaison interrégionale.

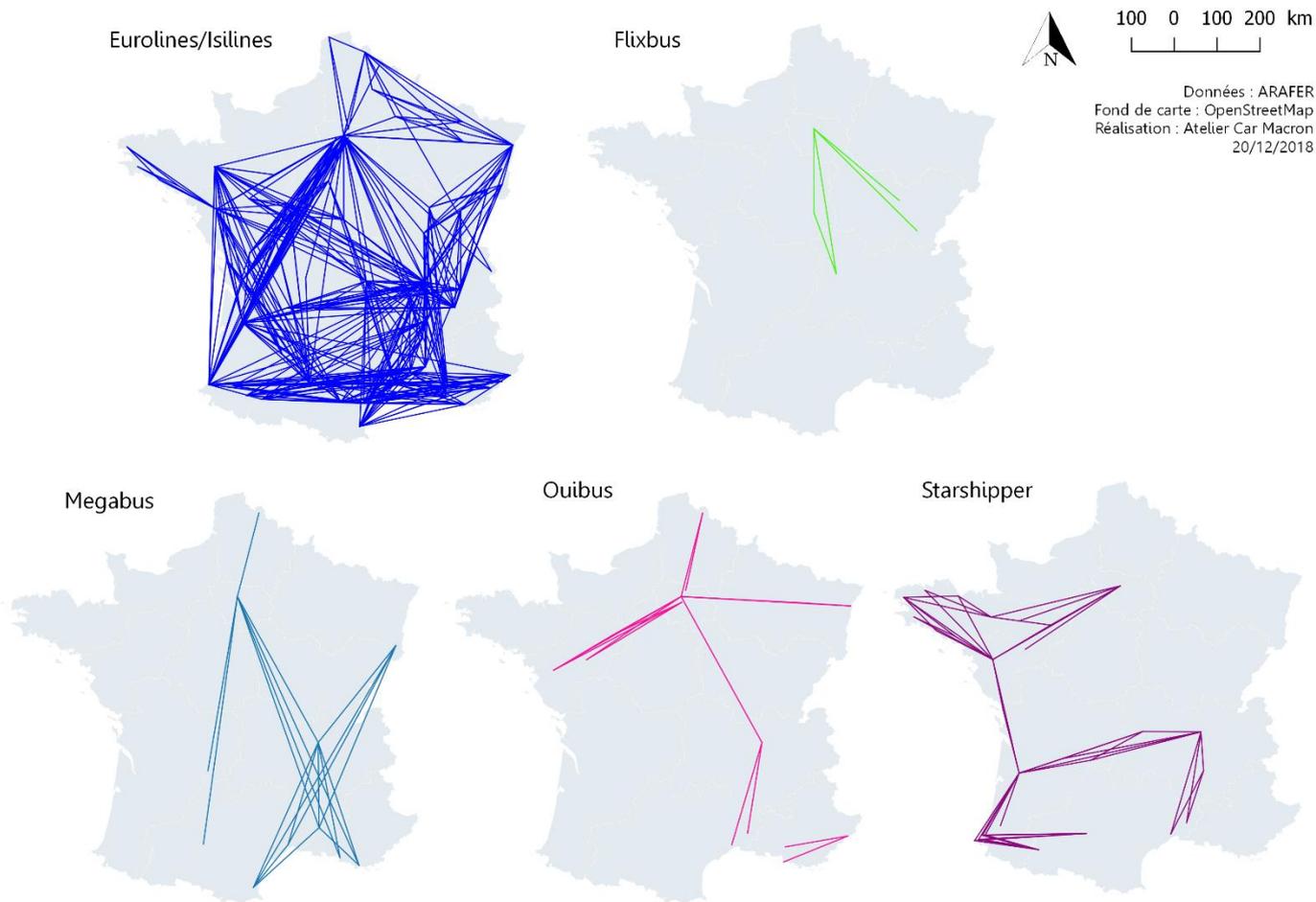
⁸ Anonyme. "Isilines déjà sur les routes, mais en transport occasionnel", *Ville, Rail & Transport*, 13 juillet 2015.

⁹ VIENNET, R. "Avec son nouveau hub à Lyon, iDBUS met le cap sur l'Italie", *Mobilicités*, 13 novembre 2012.

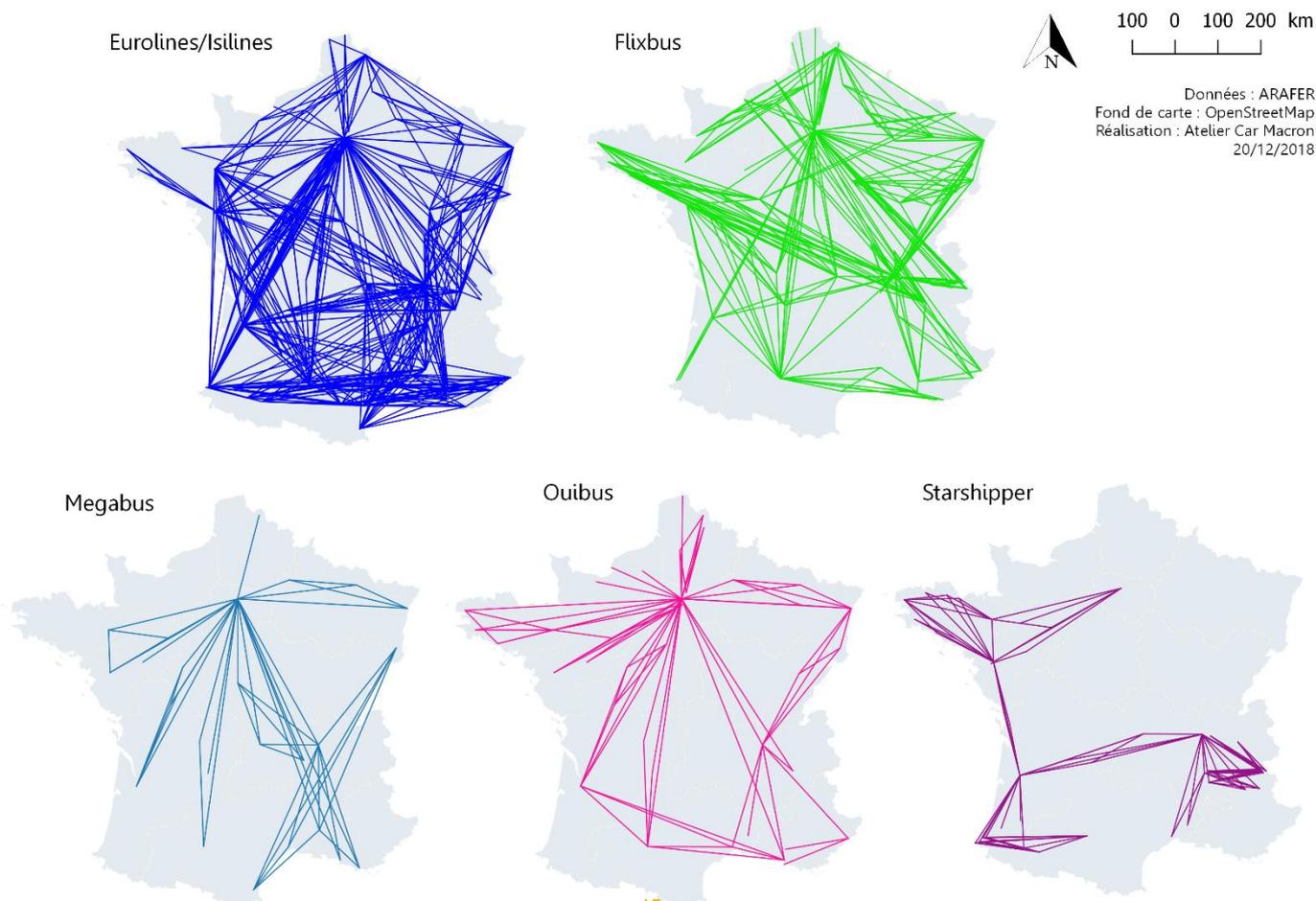
¹⁰ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016,

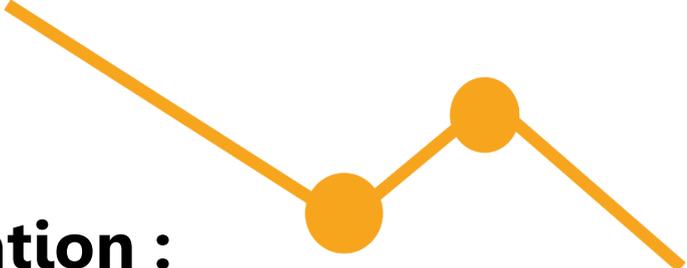
Arafer, 2016. Note : le rapport ne précise cependant pas sur quelles liaisons cette concurrence s'effectue.

Carte 5 : Répartition du service entre les différents opérateurs au troisième trimestre 2015.



Carte 6 : Répartition du service entre les différents opérateurs au dernier trimestre 2015.





b) La phase de rationalisation : optimisation et concurrence

Cette seconde phase correspond aux années 2017 et 2018. Elle se caractérise par une meilleure connaissance du marché par les opérateurs ainsi que par une stratégie tournée vers la rentabilité. Cette stratégie consiste pour les opérateurs à miser sur les trajets de moins de cent kilomètres. Cette phase se caractérise aussi par la réduction du nombre d'opérateurs nationaux.

Un maillage plus complet mais flexible du territoire par les SLO

À partir de 2017, les principaux opérateurs, vainqueurs de la première phase du marché, ne sont désormais plus que trois : Flixbus, Ouibus et Isilines. Pour se maintenir face à la concurrence, ils mettent en place de nouvelles stratégies, résultat d'une meilleure connaissance du marché acquise lors des premières années du service. Alors que la phase de démarrage était caractérisée par l'expansion de l'offre sur le territoire, cette deuxième phase que nous pouvons appeler "de rationalisation" voit le réseau de SLO se densifier fortement.

Depuis 2016, les ouvertures de nouvelles dessertes sont plutôt stables, autour de 60 par an, ce qui reste un chiffre élevé. Comme les espaces très peuplés ont été reliés au réseau dès le début du service, l'offre existante permet dès 2017 à 61% de la population de disposer d'un point d'arrêt à moins de dix kilomètres de son domicile¹¹. Désormais, le territoire est relativement bien desservi par les SLO.

L'intérêt pour les opérateurs réside alors dans la densification du service et l'accroissement du maillage de l'offre. L'apparition de nouvelles lignes

¹¹ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, *Arafer*, 2018.

connaît de ce fait un boom en 2018, comme le montre le Tableau 2. Ces nouvelles lignes relient de mieux en mieux entre elles les communes déjà desservies, le nombre de destinations moyen par ville passant de 11,1 en 2017 à 12,7 en 2018¹². La Carte 7 rend visible une couverture presque totale du territoire par l'offre de SLO au deuxième trimestre 2018. Le maillage du territoire s'accroît. Ainsi, les départs et arrivées quotidiennes par commune ont fortement augmenté pour 70% des villes en 2018¹³ et la fréquence des trajets est multipliée sur certaines liaisons. De plus, à partir de fin 2016, la part des petites communes (moins de 20 000 habitants) devient de plus en plus importante : au deuxième trimestre 2018, ces dessertes représentent 54% de l'offre globale (au lieu de 11% à l'ouverture du service). Près de la moitié d'entre elles sont touristiques ou possèdent sur leur territoire une gare périphérique et/ou un aéroport. La moitié restante est composée de communes qui semblent constituer une polarité locale au vu de divers facteurs (gare TER ou Intercités, fonctions administratives, proximité d'une zone attractive etc. Pour plus d'informations, voir en annexes).

Le développement du service au sein de cette phase reste régi par la recherche de profit. Bien que le maillage du territoire s'étoffe, certains espaces sont préférés à d'autres, en particulier les métropoles (Paris, Lyon, Bordeaux ou encore Marseille) autour desquelles se concentrent les flux, comme l'illustrent les Cartes 7, 8 et 9, tandis que certaines régions sont encore loin

Une densification du service et l'accroissement du maillage de l'offre

¹² ARAFER, *Progression spectaculaire des cars Macron au 2ème trimestre 2018*, [Communiqué de presse], septembre 2018.

¹³ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

d'être correctement desservies (Normandie). Bien que le nombre de petites communes augmente, 3% seulement des communes de moins de 20 000 habitants sont desservies par le car en 2018 tandis que 87% des grandes villes et 25% des villes moyennes le sont. D'ailleurs, les hausses de mouvements quotidiens les plus significatives en 2018 ont eu lieu dans les villes qui étaient déjà les plus desservies¹⁴.

De plus, les liaisons en concurrence tendent à rester les mêmes au fil des trimestres, preuve d'une concentration des opérateurs sur des lignes considérées comme plus rentables¹⁵. Cependant, la demande s'étant diversifiée avec le temps, les opérateurs doivent adapter leur offre à ces évolutions. Ainsi, en 2017, les liaisons radiales ne représentent plus que la moitié de la fréquentation contre 71% des passagers en 2015¹⁶. Les opérateurs qui avaient préféré le développement des liaisons radiales après la première phase caractérisée par un engouement pour ce genre de trajets doivent donc se concentrer à nouveau sur une offre en liaisons transversales. Maillant beaucoup plus le territoire mais toujours de manière inégalitaire, comme le montre la Carte 9, celles-ci représentent 52% des liaisons proposées en 2018 contre 47% un an plus tôt, preuve d'un changement de stratégie dans ce sens de la part des opérateurs. Les liaisons radiales demeurent cependant en majorité des liaisons où la fréquence des voyages de cars est importante. Le développement de trajets infrarégionaux, dont ceux de moins de cent kilomètres, relève de cette stratégie : nous y reviendrons plus précisément dans une prochaine partie.

Lecture de la Carte 7 : la carte à gauche représente les différentes liaisons existantes au deuxième trimestre 2018 ainsi que la fréquence de leur desserte. Plus les liaisons sont forcées et plus les mouvements de car (aller ou retour) sur cette liaison sont nombreux. Les liaisons en rouge sont celles qui recensent plus de 5000 trajets par trimestre, soit plus de 50 voyages par jour. La carte de droite isole les liaisons où les mouvements de cars sont les plus importants.

Lecture de la Carte 8 : la carte représente toutes les dessertes existantes en 2018 ainsi que les mouvements de cars (départs et arrivées) qui y ont lieu chaque jour. Les communes dont le nom est inscrit, comme Nantes ou Bordeaux par exemple, sont celles dont les mouvements de cars dépassent les 50 par jour.

Lecture de la Carte 9 : la carte représente les deux types de liaisons évoquées au sein de cette étude : les liaisons radiales (à gauche) et les liaisons transversales (à droite).

¹⁴ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, *Arafer*, 2018.

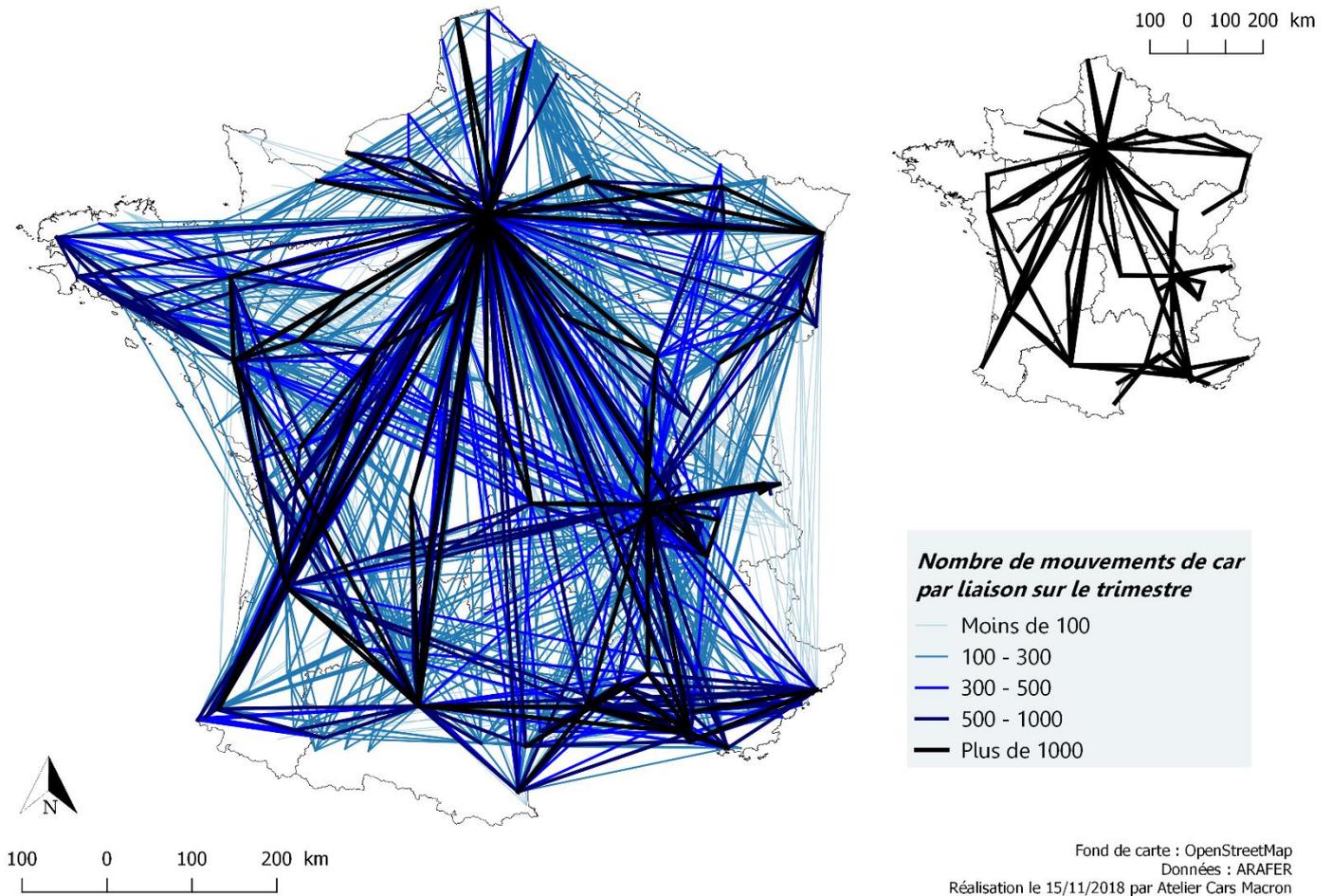
Tableau 2 et 2bis : Evolution du nombre de communes et de liaisons desservies par les SLO entre 2016 et 2018.

	2016 T4	2017 T4	2018 T2
Communes desservies	180	240 (+61 en un an)	277 (+37 en deux semestres)
Liaisons	985	1260 (+275 en un an)	1601 (+341 en deux semestres)
Grandes villes (plus de 100 000 habitants)	34 Soit 19%	34 Soit 14 %	34 Soit 12%
Villes moyennes (entre 20 000 et 100 000 habitants)	69 Soit 38%	90 Soit 38%	93 Soit 34%
Petites villes (entre 3000 et 20 000 habitants)	37 Soit 21%	61 Soit 25%	88 Soit 32%
Autres villes (moins de 3000 habitants)	40 Soit 22%	55 Soit 23%	62 Soit 22%

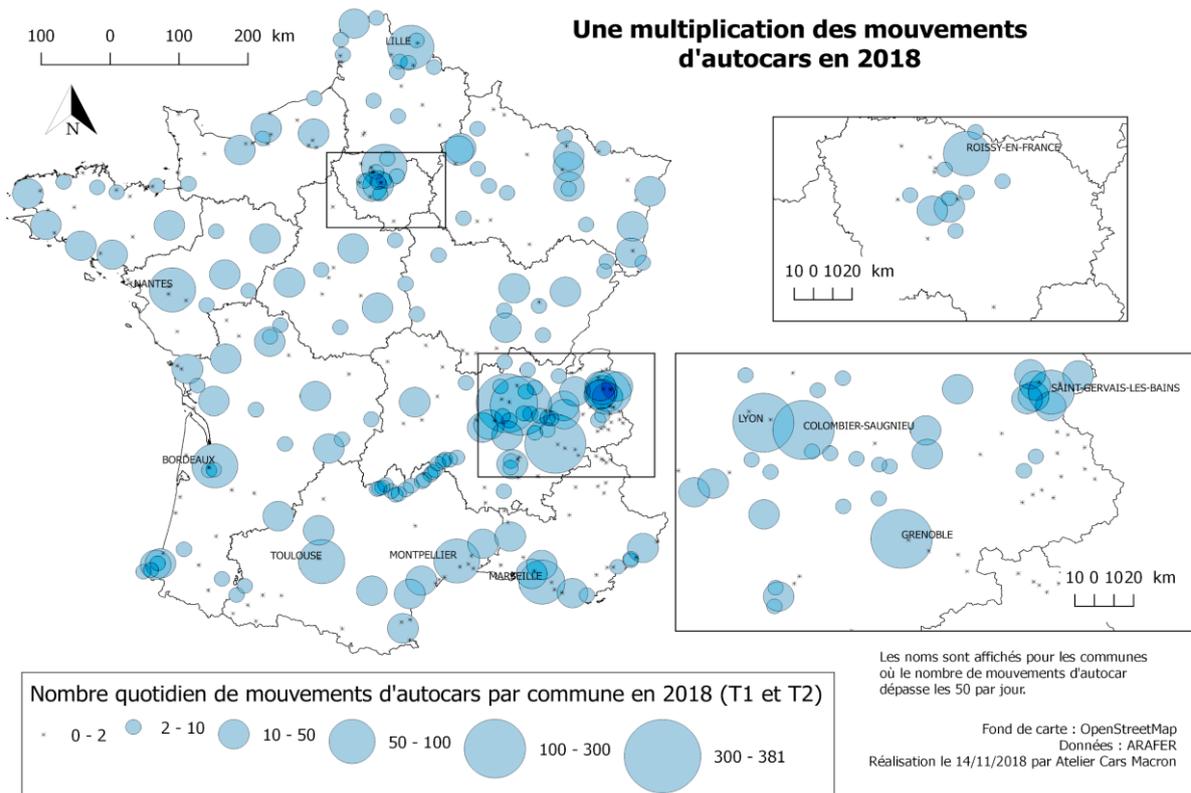
	2016 T4	2017 T4	2018 T2
Communes desservies	180	240 (+61 en un an)	277 (+37 en deux semestres)
Villes touristiques (VT)	84 Soit 47%	116 Soit 48%	133 Soit 48%
<i>Dont petites communes ou PC (moins de 20 000 habitants)</i>	29 Soit 34% des VT Soit 38% des PC	56 Soit 51% des VT Soit 48% des PC	72 Soit 54% des VT Soit 48% des PC
Gares périphériques et aéroport	11	15	13
<i>Dont petites communes (PC)</i>	6 Soit 0,08% des PC	7 Soit 0,06% des PC	7 Soit 0,04% des PC

Source : données de l'Arafer (à partir de l'étude cartographique réalisée par l'Atelier).

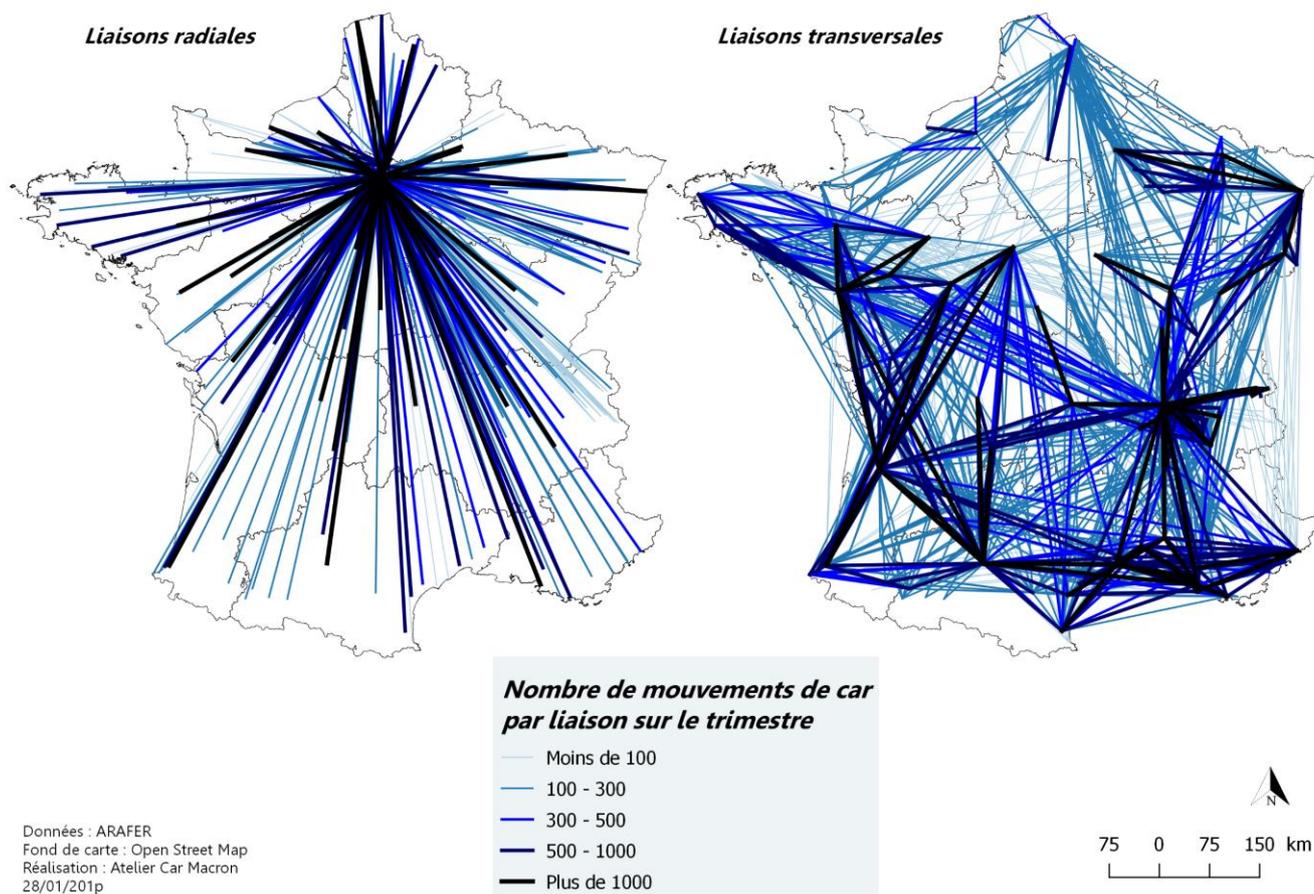
Carte 7 : Le maillage du territoire par autocar au deuxième trimestre 2018.



Carte 8 : Une multiplication des mouvements d'autocars en 2018.



Carte 9 : Radiales et transversales au deuxième trimestre 2018 en fonction de la fréquence des voyages en car sur chaque liaison.



Une évolution de la concurrence et une meilleure connaissance du marché menant à la mise en place de nouvelles stratégies

Depuis l'ouverture du marché, les jeux de la concurrence ont conduit à la disparition et à l'apparition d'opérateurs. La répartition du service entre les différentes compagnies a donc évolué, ainsi que leurs stratégies commerciales fondées sur une meilleure connaissance de la demande.

Alors que durant la première phase, cinq opérateurs de taille quasiment égale se partageaient la quasi-intégralité du marché, la phase dite "de rationalisation" est caractérisée par un nombre important de compagnies à l'offre très différente¹⁷. L'offre reste cependant dominée par trois compagnies : Flixbus, Ouibus et Isilines. En 2016, les lignes de Megabus et Starshipper sont rachetées respectivement par Flixbus et Ouibus. De ce fait, trois compagnies seulement disposent d'un

réseau national depuis 2017. Toutefois, comme le montre la Carte 11, plusieurs opérateurs "locaux" (treize depuis 2016) apparaissent sur le marché par intermittence en proposant une offre de type navette sur des courts trajets qu'ils commercialisent pour certains sur la plateforme Blablacar. En 2018, ce sont donc treize opérateurs qui se répartissent la desserte en SLO sur l'ensemble du territoire¹⁸.

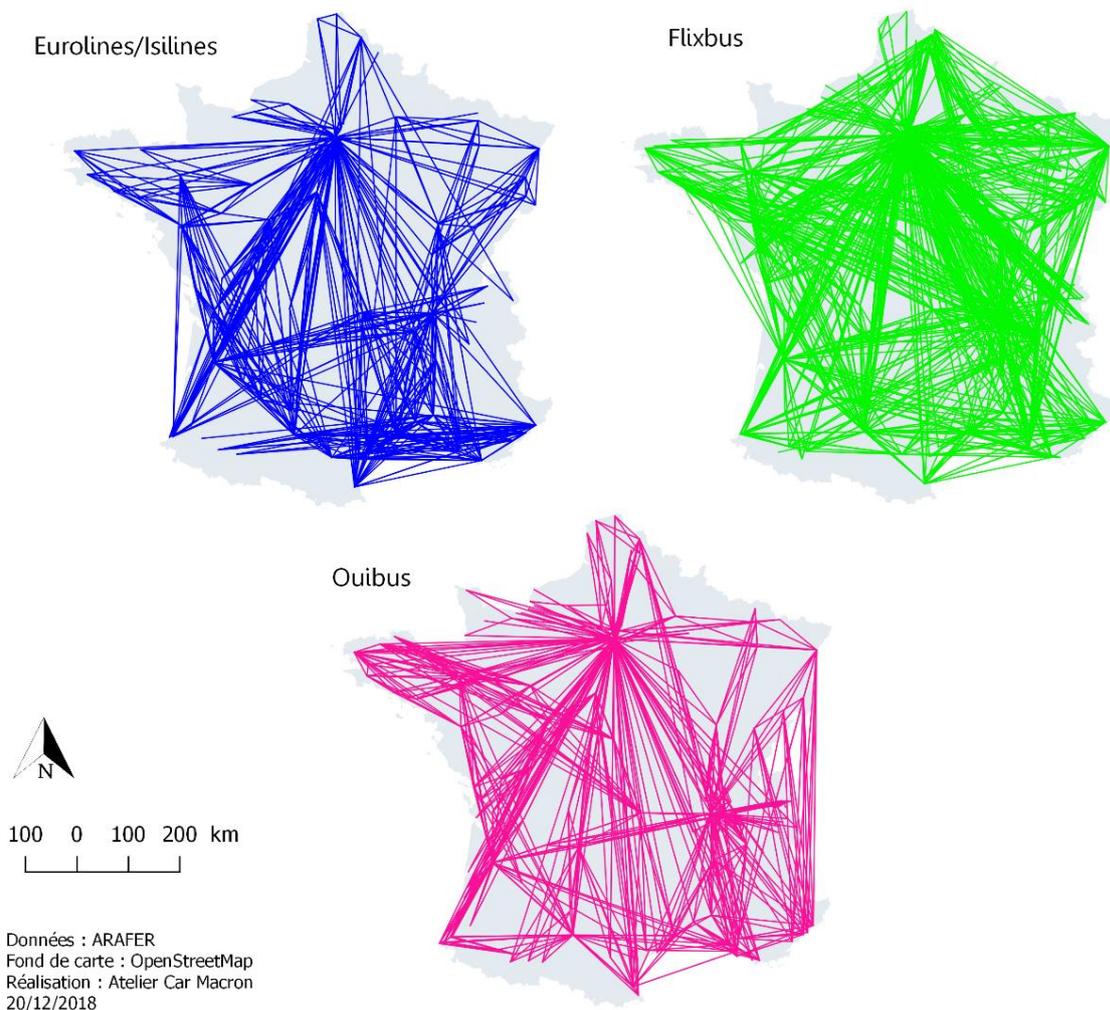
¹⁸ Arafer, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, Arafer, 2018.

¹⁷ Voir encadrés opérateurs.

Cependant, la concurrence n'est pas intense puisqu'en 2018 seulement 25% des liaisons sont partagées par plusieurs opérateurs, principalement par les trois principaux confrontés, selon différents cas de figure. Comme le montre la Carte 10, Flixbus est l'opérateur dont l'offre est la plus importante mais celle-ci est aussi la moins concurrencée. Alors qu'il dessert le plus grand nombre de communes (69% en 2018) et opère sur le plus grand nombre de liaisons (66% en 2018) et ce depuis 2016, seules 33% de ses liaisons sont en concurrence. Au contraire, Isilines est désormais l'opérateur dont l'offre est la moins développée puisqu'il dessert 32% des communes et opère sur 30% des liaisons tout en étant à 67% en concurrence avec au moins une autre compagnie¹⁹.

Lecture de la Carte 10 : la carte représente les liaisons existantes au deuxième trimestre 2018 en fonction de leur desserte par tel opérateur.

Carte 10 : Répartition du service entre les différents opérateurs au deuxième trimestre 2018.



¹⁹ Ibid.

Carte 11 : Liaisons commercialisées par les 10 opérateurs "locaux".



Carte tiré du Rapport annuel 2017 de l'Arafer.

Cette évolution de la concurrence influe sur les positionnements des opérateurs et leurs choix en termes de communes desservies, qu'ils décident de cibler l'exclusivité ou d'accepter la concurrence. À cela s'ajoutent des stratégies en termes de structure de l'offre, développées grâce à la connaissance du marché acquise au fil des années. Contrairement à l'offre ferroviaire dans sa configuration actuelle, l'offre en car a en effet la capacité de s'adapter quasiment sur mesure à la demande. Ainsi, les opérateurs se mettent de plus en plus à proposer une offre flexible afin de s'adapter à la demande. Les propositions de trajets sur une liaison varient selon les jours, la fréquence des voyages étant plus forte le week-end (vendredi inclus) qu'en semaine. L'offre des villes desservies quant à elle est modulée en fonction de la saisonnalité, la fréquentation étant plus importante l'été comme le montre le Graphique 2. Les opérateurs ne sont présents toute l'année que sur 30% des villes desservies en 2017. Comme le montre le Graphique 3, à partir de l'hiver 2016-2017, plus de communes sont desservies en été qu'en saison froide. Parmi ces dessertes temporaires, 48% sont situées en zone littorale ou de montagne et 70% étaient déjà commercialisées l'année précédente, preuve de la volonté de s'adapter aux flux touristiques en proposant une offre récurrente vers des lieux attractifs. Cette

Le développement d'une offre flexible

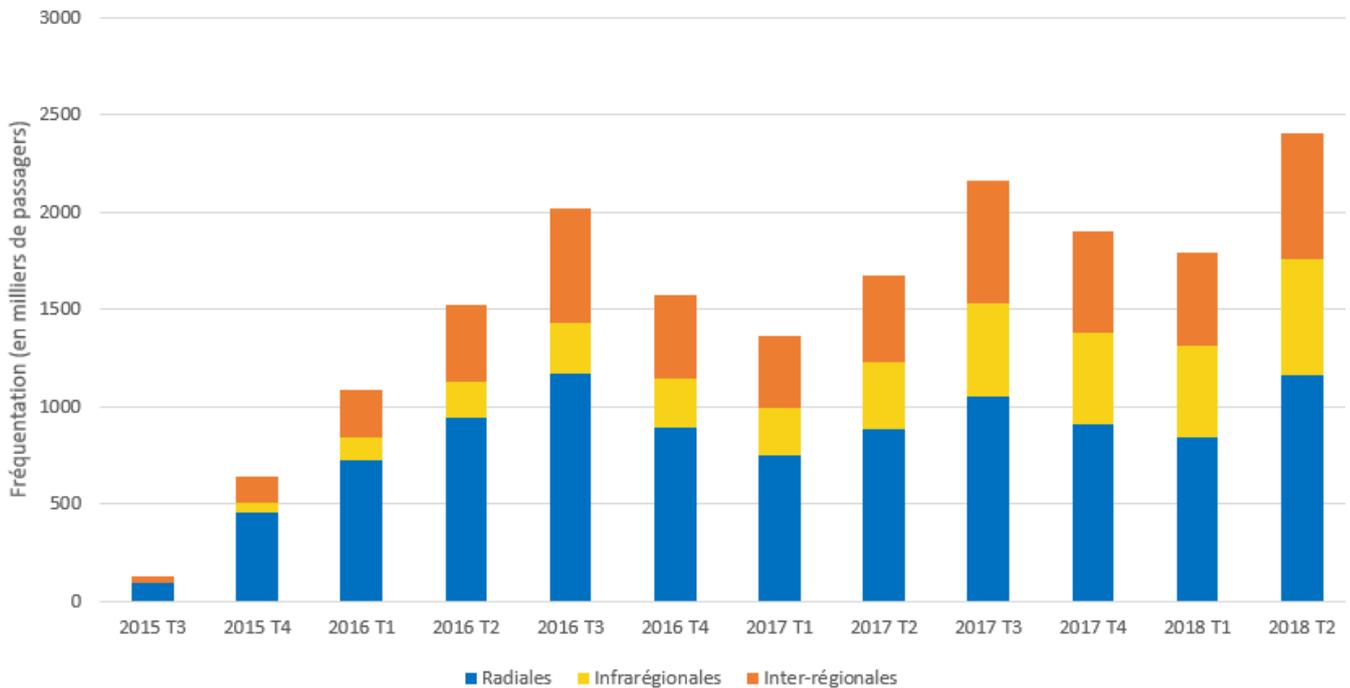
stratégie saisonnière a été celle de Flixbus dès 2015 mais ce n'est pas le cas de tous les opérateurs : Ouibus commence depuis peu à l'adopter tandis que Isilines reste positionné sur une offre stable²⁰. Enfin, certaines lignes éphémères voient également le jour en fonction d'événements particuliers : Ouibus propose ainsi des dessertes spéciales pour certains festivals bretons par exemple²¹.

La création de dessertes et de liaisons est donc le résultat des stratégies commerciales des opérateurs et de l'évolution de la concurrence, celle-ci pouvant faire disparaître certaines compagnies du marché. L'offre sur le marché des SLO au sein de la phase dite "de rationalisation" est le fruit des multiples confrontations entre nouveaux et anciens opérateurs comme des stratégies particulières des opérateurs qui résultent d'une meilleure connaissance de la demande. Le développement des trajets de moins de cent kilomètres est la caractéristique principale de cette phase de l'évolution de l'offre en SLO qu'il nous faut désormais analyser précisément.

²⁰ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, Arafer, 2018.

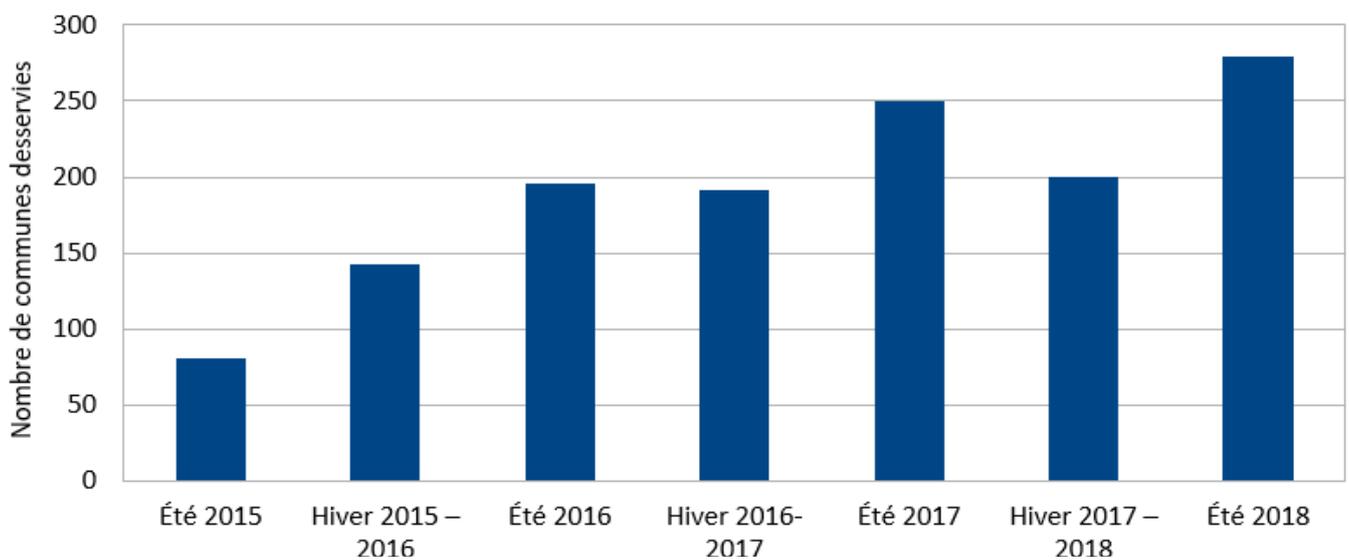
²¹ JEZEQUEL, B. "Ouibus veut séduire les festivals bretons", *Ouest France*, 7 juin 2017.

Graphique 2 : Evolution de la fréquentation des cars SLO en fonction du type de liaisons



Réalisation Atelier Cars Macron le 28/01/2019 à partir des données de l'Arafer.

Graphique 3 : Evolution du nombre de communes desservies selon les saisons depuis le début du service.



Réalisation Atelier Cars Macron le 14/11/2018 à partir des données de l'Arafer.

Encadré 3 : La presse régionale contre les inégalités de desserte et la flexibilité du service

A l'ouverture du service, la presse développe des discours assez positifs sur le succès de l'offre en SLO ("*les nouvelles lignes de bus Macron s'imposent*" clame Ouest France en août 2016). Des critiques apparaissent toutefois à partir de la moitié de l'année 2017 sans pour autant remettre en question le modèle. La presse régionale en particulier, dans nos exemples Ouest France, est prompte à évoquer les dysfonctionnements ("*Nantes. Quand le bus part avec quatre heures de retard*" en novembre 2017) ou les fermetures de lignes ("*La ligne entre Paris, Saint-Lô et Granville déjà fermée*" en septembre 2018). Donnant la parole à tous les acteurs, les articles laissent transparaître une dichotomie entre la volonté d'un service efficace et permanent de transports de la part des voyageurs comme des élus et la recherche de la rentabilité passant par la flexibilité et le ciblage des liaisons de la part des opérateurs. Les SLO restent néanmoins perçus dans la presse locale comme une opportunité pour le développement des territoires. L'aménagement de gares routières est alors décrit comme nécessaire et salué quand il est effectif, comme celui de la gare routière de Rennes en 2016 par exemple²².

Une stratégie particulière : le développement des trajets de moins de cent kilomètres

Alors que la première phase était caractérisée par une demande concentrée sur des liaisons radiales, ce qui a conduit à leur développement par adaptation des opérateurs, le contraire se produit à partir de 2017. En effet, la demande s'est diversifiée depuis 2015, les liaisons transversales étant désormais plus fréquentées. Les trajets infrarégionaux en particulier ont été très sollicités, devenant alors pour les opérateurs des moyens d'atteindre la rentabilité.

Dès 2017, les voyageurs semblent privilégier de plus en plus des trajets assez singuliers par rapport à l'offre développée jusqu'ici, puisque ne se déroulant plus à l'échelle du pays mais au sein d'une même région. La fréquentation des liaisons infrarégionales connaît en effet une hausse de 72% entre 2016 et 2017 et représente 22% des

passagers²³. Cependant, le développement de ces liaisons souvent de faible longueur est théoriquement restreint par la loi. Pour éviter une concurrence des SLO avec les Services Routiers Conventionnés (SRC)²⁴, l'Arafer doit être saisie de tout projet de création d'une liaison de moins de cent kilomètres afin d'en évaluer l'impact. L'avis émis est juridiquement contraignant pour les opérateurs. Toutefois, cette restriction n'est presque jamais effective : sur les 31 déclarations de projets de liaison de moins de cent kilomètres déposées au deuxième trimestre 2018, seule une a fait l'objet d'un avis défavorable de la part de l'Arafer²⁵.

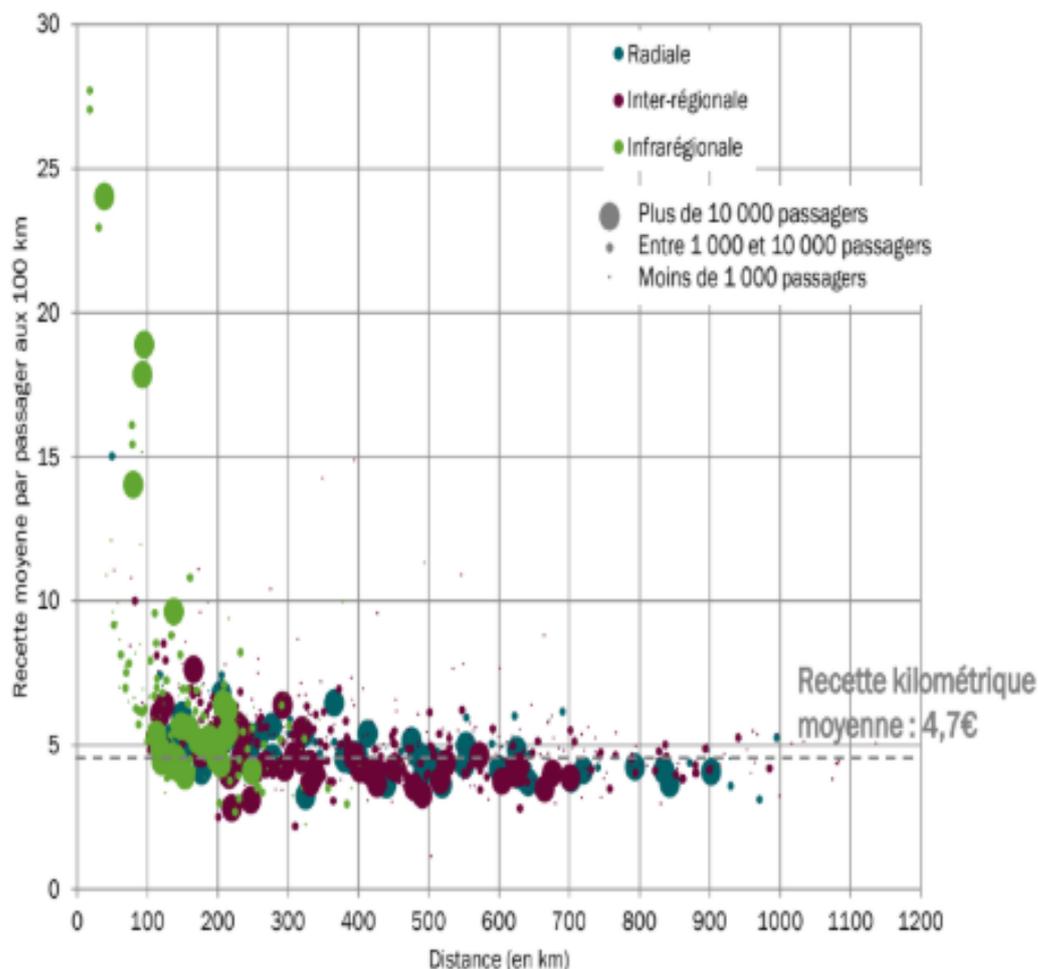
²²JEZEQUEL, B. "Les bus Macron boostent la gare routière", *Ouest France*, 11 juin 2016 et NOHRA, S. "La nouvelle gare routière en service dès lundi", *Ouest France*, 1 septembre 2018.

²³ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

²⁴ Les lignes SRC correspondent selon l'Arafer à des lignes régionales conventionnées par le secteur public. Une définition plus détaillée est visible en sous-partie I.2).

²⁵ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

Graphique 4 : Analyse de la recette moyenne par liaison (en € par passager aux 100 km) selon la typologie de la liaison (distance, nature, fréquentation).



Graphique tiré du Rapport annuel 2017 de l'Arafer.

Les opérateurs n'ont alors pas tardé à développer ce type de liaisons, qui sont devenues rapidement un moyen d'augmenter la fréquentation et de fait la rentabilité de l'activité. Comme le montre le Graphique 4, les trajets infrarégionaux, et principalement les plus courts, sont également ceux dont la recette moyenne par passager est la plus élevée. Les opérateurs se sont donc focalisés sur le développement des trajets de moins de cent kilomètres, qui a explosé : en 2018, ils représentent 34% de l'offre au lieu de 14% à l'ouverture du service, comme le montre le Tableau 3. Dès 2016, Ouibus a été le premier opérateur à développer particulièrement ce type de liaisons, disant vouloir "se glisser dans les interstices de mobilité"²⁶. De leur côté, plusieurs compagnies locales sont apparues comme le montre la carte 11. En 2018, elles sont sept à

s'être spécialisées dans ce type d'offre, actives sur une ou deux liaisons, excepté pour Migratour dont l'offre est constituée de 210 liaisons estivales composant la ligne Le-Puy-En-Velay - Conques-en-Rouergue. La demande a suivi cette nouvelle offre puisqu'en 2017, ce sont 365 000 passagers qui ont emprunté ces petites liaisons alors qu'ils n'étaient que 16 000 un an plus tôt. De ce fait, L'offre semble mieux s'adapter à la demande puisque l'écart entre la longueur moyenne des lignes (462km en 2016, 380km en 2017) et la distance moyenne parcourue par passager (337km en 2016, 315 en 2017) se réduit chaque année.

« Se glisser dans les interstices de mobilité »

Le développement de cette nouvelle offre contribue à un meilleur maillage du territoire. Les trajets infrarégionaux privilégient en effet l'ouverture de dessertes dans des

communes de plus petite taille qu'au moment de la première phase. Toutefois, comme pour l'offre globale, le développement de cette offre n'est pas

²⁶ DUTHEIL, G. "Les aéroports, nouvel eldorado des "cars Macron", Le Monde, 9 septembre 2017.

uniforme sur tout le territoire, comme l'illustre la Carte 12. A l'image de la première phase, certains territoires attractifs concentrent ces petits trajets : les espaces de montagne (l'Est de la région Auvergne- Rhône-Alpes), les zones littorales (dès 2015, la Côte d'Azur, les environs de la Bretagne) mais également les grandes villes qui se retrouvent ainsi connectées à leur territoire mitoyen.

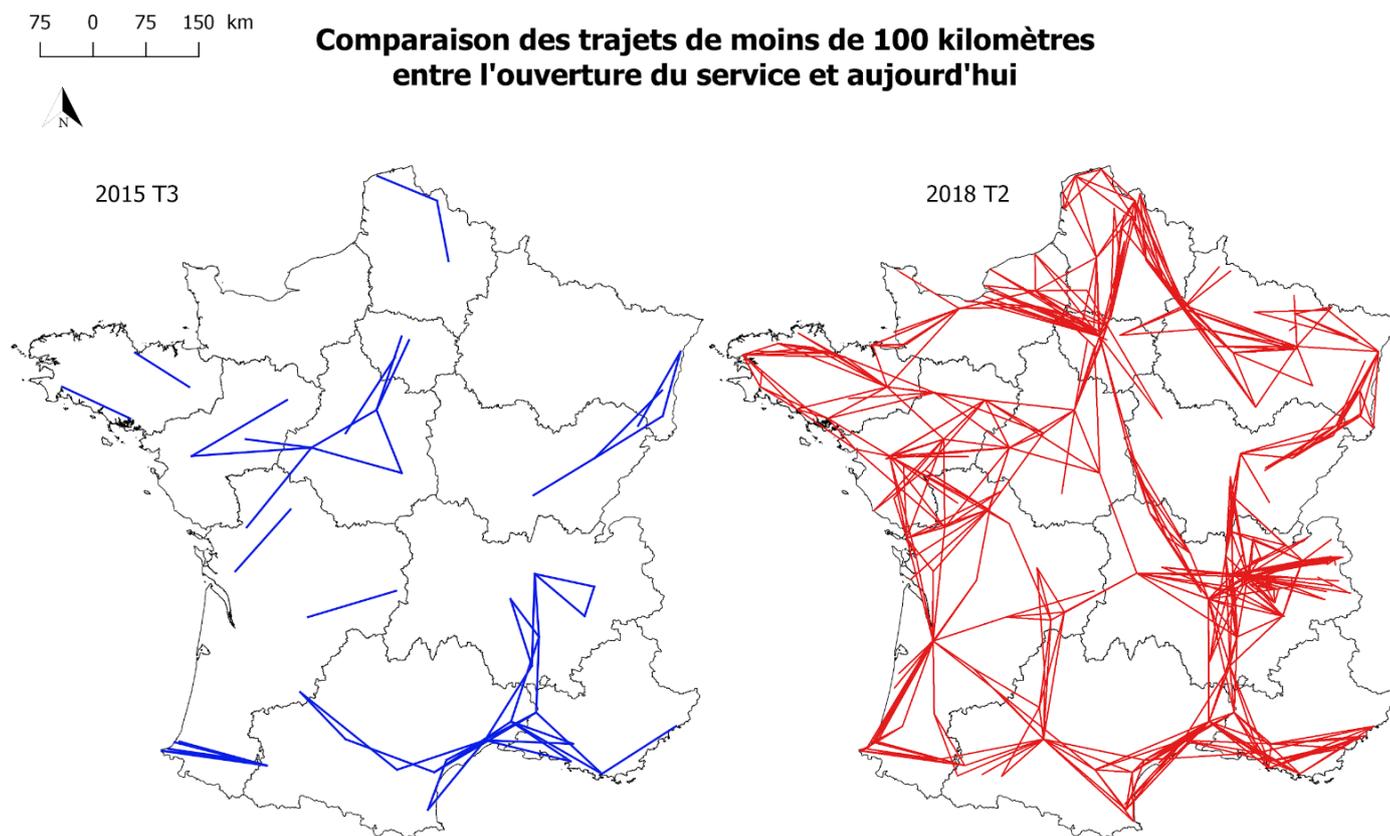
Lecture de la Carte 12 : la carte représente l'évolution des trajets de moins de cent kilomètres entre l'ouverture du service (le troisième trimestre 2015) et la période des données les plus récentes (le deuxième trimestre 2018).

Tableau 3 : Evolution du nombre de petites liaisons entre 2015 et 2018

	2015 T3	2016 T4	2017 T4	2018 T2
Communes desservies	80	180	240 (+61 en un an)	277 (+37 en deux semestres)
Liaisons totales	402	985	1260 (+275 en un an)	1601 (+341 en deux semestres)
Liaisons de moins de cent kilomètres	56 soit 14%		153 soit 12%	552 soit 34%

Source : données de l'Arafer (à partir de l'étude cartographique réalisée par l'Atelier).

Carte 12 : Comparaison des trajets de moins de 100 kilomètres entre l'ouverture du service et aujourd'hui.



Données : ARAFER
Fond de carte : Open Street Map
Réalisation : Atelier Car Macron
19/12/2018

Les dessertes d'aéroports : un vide comblé par l'offre des cars

Parmi ces trajets de moins de cent kilomètres, un type de liaison en particulier représente un axe de développement privilégié des opérateurs : la desserte des aéroports²⁷. Représentant un quart des déclarations de projets de petits trajets à l'Arafer en 2017²⁸, ce type de desserte se développe fortement. Comme le montre le Graphique 5, la fréquence des départs/arrivées dans les aéroports est très importante : dès 2017, l'aéroport de Lyon à Colombier-Saugnieu est la troisième desserte où les mouvements sont les plus nombreux (l'aéroport de Roissy est sixième) détrônant Bordeaux ou Lille. Ainsi, à Lyon-Saint-Exupéry, les dessertes sont passées de 5 par jour en 2016 à 92 en 2017. Les mêmes fortes hausses se retrouvent dans les 14 aéroports desservis en 2017 par des SLO (ils étaient 7 en 2016)²⁹. Entre ces deux années, le nombre de passagers transportés vers les aéroports a connu une hausse de 200%³⁰.

Cette offre semble répondre à une forte demande de la part des voyageurs, demande que tentent d'exploiter au maximum les opérateurs. En effet, les aéroports sont assez mal desservis par les transports collectifs en France, généralement à l'écart des centres urbains. Un type de passager en particulier est ciblé par les opérateurs : les voyageurs de 45 ans en moyenne, séduits par la possibilité de ne pas utiliser leur voiture tout en bénéficiant d'une desserte commode³¹. Toutefois, la demande semble également provenir des acteurs aéroportuaires qui n'hésitent pas sur leur page Internet à promouvoir une desserte par les SLO comme par exemple l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry desservi à la fois par Ouibus, Flixbus et une compagnie locale Faure Vercors (Photo 1). Les cars

Photo 1 : Extrait du site Internet des Aéroports de Lyon présentant les lignes de bus (Ouibus, Flixbus, Faure Vercors) desservant l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

Accueil

Bus réguliers villes

L'Aéroport Lyon-Saint Exupéry est desservi par des navettes régulières 365 jours par an pour les villes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par des lignes autocars longue distance. Les arrêts des lignes OUIBUS (quais n°2 à 6), FLIXBUS (quai n°1) et Faure Vercors (quai n°6) se trouvent en gare routière, située au niveau 0 du Terminal 1.

GARE ROUTIÈRE

Nos horaires
Information et vente des billets au comptoir transport - Niveau 0
Ouvert sans interruption de 8.15 à 20.30

Nous localiser
Gare routière
Terminal 1 - Niveau 0
69125
Lyon-Saint Exupéry Aéroport

OUIBUS Quais n°4 à 7
FLIXBUS Quais n°8 et 9
FAURE VERCORS Quai n°6

Site consulté le 12/01/2019.

²⁷ DUTHEIL, G. "Les aéroports, nouvel eldorado des "cars Macron", *Le Monde*, 9 septembre 2017.

²⁸ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, *Arafer*, 2018.

²⁹ Ibid.

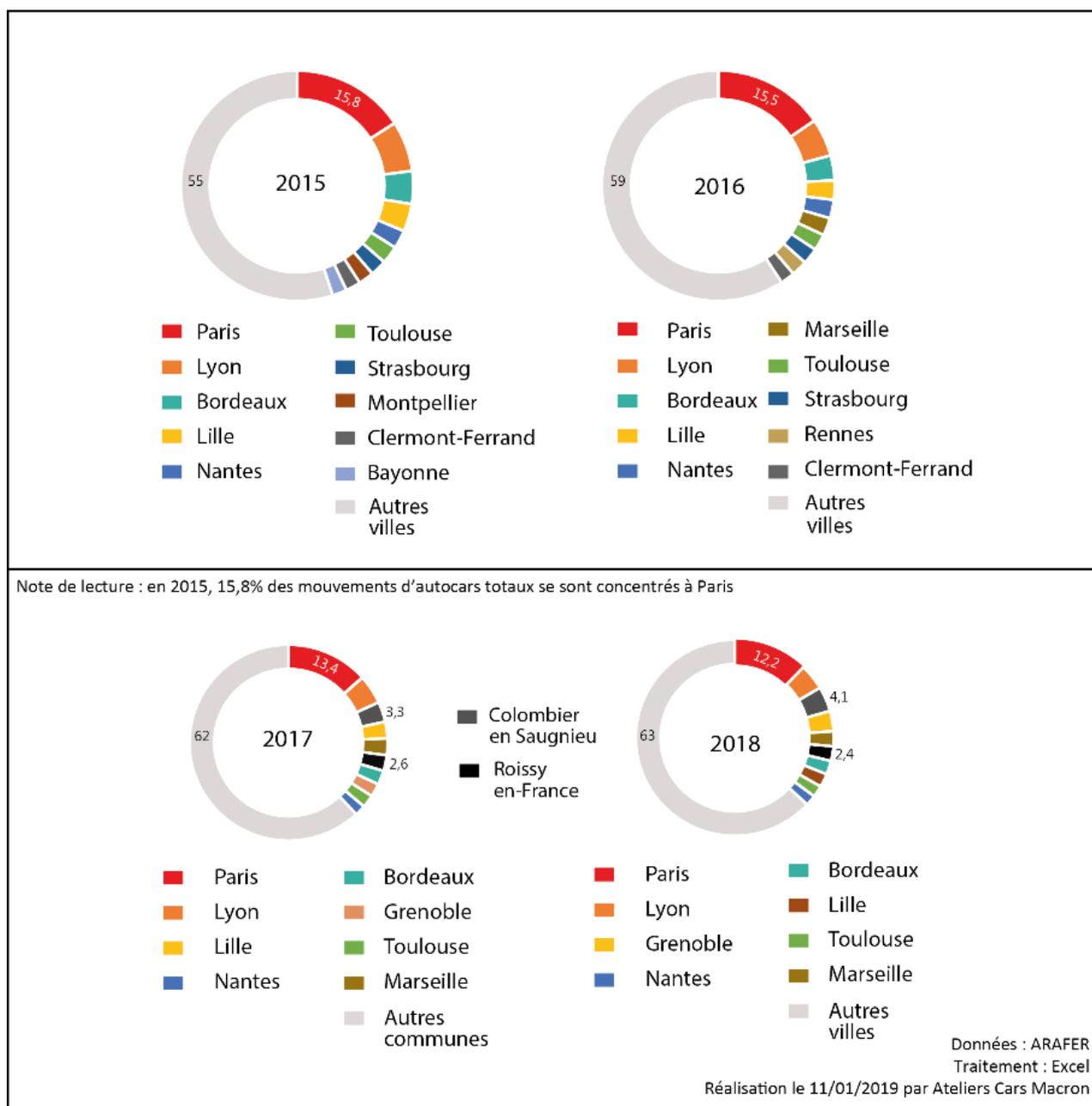
³⁰ DUTHEIL, G. "Les aéroports, nouvel eldorado des "cars Macron", *Le Monde*, 9 septembre 2017.

³¹ Ibid.

permettent de relier l'aéroport à plusieurs villes de la région, voire du pays, mais ne desservent pas le centre-ville de Lyon pour ne pas entrer en concurrence avec la ligne publique de tramway existante. Cependant, comme le montre le Graphique 6, les opérateurs semblent concentrer progressivement leur offre sur quatre aéroports, pour la plupart connectés à une gare TGV : Lyon-Saint-Exupéry, Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Nice Côte d'Azur.

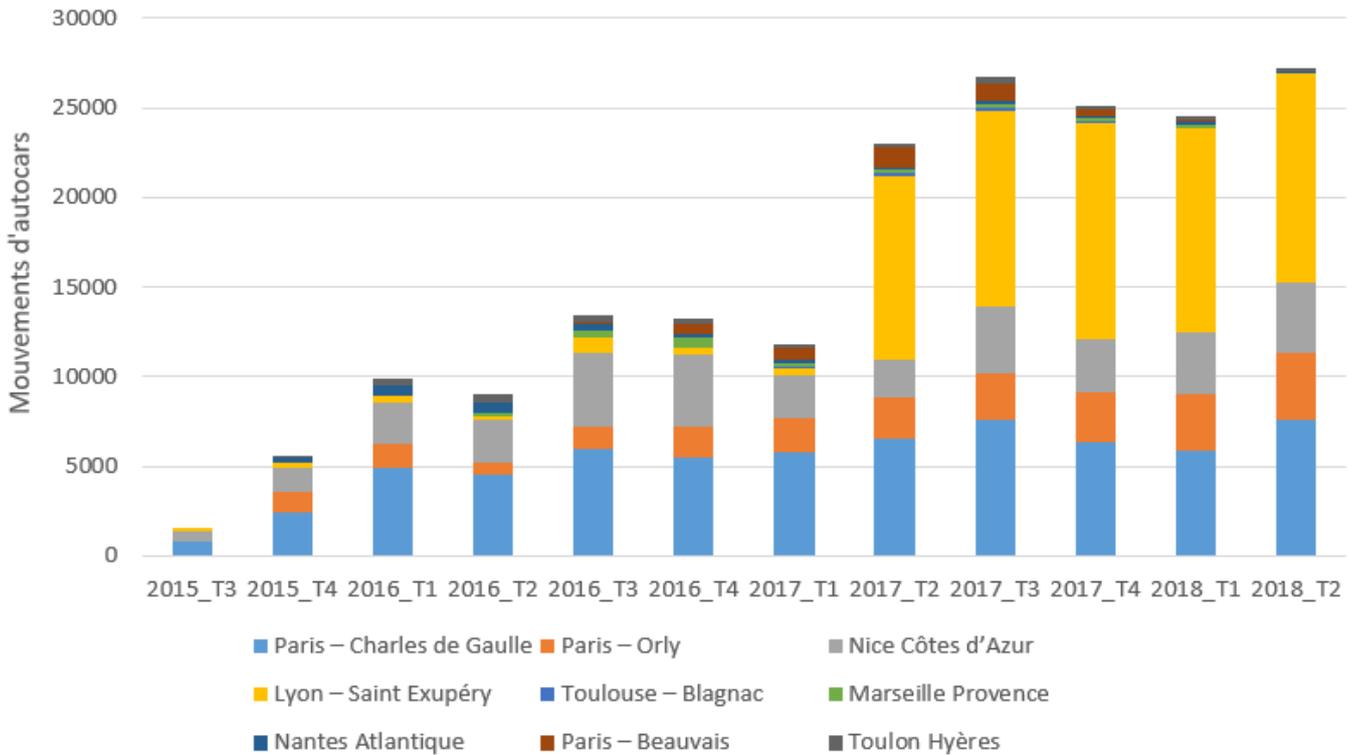
Lecture du Graphique 5 : le graphique représente la part des mouvements de cars (départs et arrivées) des dix communes où ils sont les plus élevés au sein des mouvements de cars globaux. Ainsi, en 2015, 15,8% des mouvements de cars ont eu lieu à Paris.

Graphique 5 : Analyse de la part des mouvements de cars au sein des mouvements globaux des dix communes où ceux-ci sont les plus importants.



Réalisation personnelle le 11/01/2019 à partir des données de l'Arafer.

Graphique 6 : Evolution des mouvements d'autocars par aéroport



Réalisation Atelier Cars Macron le 29/01/2019 à partir des données Arafer

Nous avons donc pu mettre en évidence deux phases dans le développement récent de l'offre SLO en hexagone. Entre 2015 et 2016, le maillage s'est rapidement développé et l'offre a rencontré un réel succès. Les deux premières années de la libéralisation de cette offre correspondent au développement d'un réseau longue distance ciblant des espaces attractifs. Dans un second temps, la phase dite "de rationalisation" est caractérisée par la mise en œuvre de diverses stratégies de la part des opérateurs afin de mieux s'adapter à la demande. La

création de liaisons de moins de cent kilomètres en est une, qui ne cesse d'être développée. Bien qu'elle cible des territoires toujours attractifs, elle permet un maillage relativement plus complet du territoire.

Il importe à présent de replacer l'évolution de l'offre de SLO dans le système de transports. En effet, le développement rapide de l'offre échappant en grande partie au contrôle public, il a soulevé certains questionnements.

Encadré 4 : Comparaison internationale : La structuration de l'offre de transport interurbain par autocar en Espagne grâce à un système de conventionnement.

En Espagne, l'autocar occupe historiquement une place particulièrement importante dans l'offre de transport interurbain pour voyageurs. En effet, d'après Eurostat, la part modal 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*. On peut aussi noter qu'en 2014, 52 % des voyageurs interurbains en Espagne ont été transportés par autocar (Asensio et Matas, 2017).

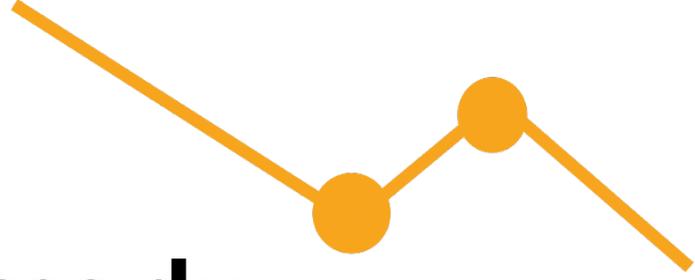
La structuration de cette offre de transport repose sur un système de concessions monopolistiques à des opérateurs privés, octroyées pour un trajet ou un groupe de trajets par l'État ou par les autorités régionales. Ces contrats, qui devaient durer initialement entre 8 et 20 ans, fixent les itinéraires, la localisation des arrêts, la fréquence des trajets, le niveau maximal des prix... Depuis la loi sur les transports de 1987, ces concessions sont accordées par voie d'appel d'offre, même si une partie des concessions déjà existantes ont été prolongées jusqu'en 2007, 2013 ou 2018 (Van De Velde, 2009). Entre 2008 et 2014, la puissance publique a été contrainte de modifier à quatre reprises les critères de son appel d'offre car ces derniers étaient trop favorables aux compagnies déjà en place d'après l'autorité espagnole de la concurrence. Des études complémentaires sont nécessaires, mais il semblerait que ces modifications successives des appels d'offre aient permis d'augmenter le nombre de concessionnaires, mais pas de faire baisser les prix car les nouvelles concessions comportent des prix plafonds plus élevés.

La performance et la rentabilité de ce système repose sur le fait qu'une même concession comporte aussi bien des liaisons très rentables que certaines qui le sont moins. Ainsi, l'ensemble du pays peut être desservi, y compris les régions les moins fréquentées. En outre, comme les concessions ont généralement une durée minimale de 10 ans, les opérateurs ont le temps de rentabiliser les investissements nécessaires à l'activité (Asensio et Matas, 2017).

En matière d'opérateurs, on peut compter de nombreuses petites compagnies d'autocaristes. Cependant, la société à capitaux privés ALSA a une influence croissante sur le marché depuis qu'elle a racheté la société publique ENTACAR ainsi que le deuxième opérateur de transport national Continental Auto. Par ailleurs, ALSA est membre Eurolines depuis qu'elle a été cédée au National Express Group (Royaume-Uni) en 2005. Cet opérateur est donc intégré au réseau européen de transport interurbain par autocar.

Cette exemple montre qu'il est possible de développer un réseau de transport interurbain de voyageur par autocar performant en recourant à des opérateurs privés sans pour autant procéder à une libéralisation totale du marché, mais au contraire en s'appuyant sur l'encadrement de l'offre par l'État. Ce système permet de sécuriser la rentabilité des activités des compagnies puisqu'elles sont en situation de monopole sur les liaisons qui leur ont été octroyées pendant une période donnée. Cependant, on peut constater que l'autocar entre progressivement en concurrence avec les offres aériennes low cost, ainsi qu'avec le ferroviaire du fait de l'investissement important dans des lignes à grande vitesse, en grande partie depuis les années 2000' (VAN DE VELDE, 2009).

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



2) Les conséquences du développement rapide d'une offre libéralisée : entre complémentarité et concurrence

En France, les transports en commun sont traditionnellement fortement subventionnés par l'Etat. On peut donc supposer qu'après sa phase de lancement rapide, ce marché totalement libéralisé du transport par autocar connaîtra des dysfonctionnements et devra faire face à des remises en question. C'est pourquoi nous nous intéressons, dans cette seconde partie, aux conséquences du développement rapide de ce nouveau service non rattaché au secteur public. La concurrence avec le ferroviaire a notamment très vite cristallisé les critiques. Par ailleurs, les infrastructures d'accueil se sont vite révélées insuffisantes et peu séduisantes auprès des opérateurs s'en détournant pour des questions de gains de temps.

a) Une offre SLO s'affirmant comme complémentaire et concurrente au sein du système de transports

Au regard du développement rapide du réseau de car et de son succès, il est nécessaire de replacer cette nouvelle offre dans une perspective globale, celle du système de transports. Les chiffres publiés par l'Arafer révèlent deux aspects saillants. D'une part, l'offre de car, d'abord complémentaire du transport interurbain existant, a tendance à le devenir de moins en moins. D'autre part, elle semble concurrencer les grandes lignes de la SNCF.

Une offre SLO de moins en moins complémentaire des services routiers conventionnés

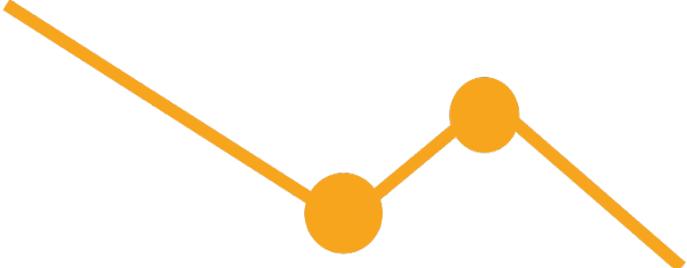
Le premier rapport publié par l'Arafer en 2016 indique que la nouvelle offre de car ne serait pas en concurrence avec les Services Routiers Conventionnés (SRC), c'est-à-dire l'offre de car préexistante. Cette dernière correspond, selon la description de l'Arafer, à trois types de lignes régionales : les lignes routières des « cars TER » développées par SNCF Mobilités en régions, les lignes routières régionales régulières conventionnées par les régions hors périmètre TER, et certaines lignes conventionnées par le STIF en Ile-de-France dont la longueur est de plus de 40 km. Les lignes départementales ne font en revanche pas partie des données du premier rapport. Dans sa première publication, l'Arafer décrit les SLO comme constituant une "offre nouvelle à la fois marginale et complémentaire par rapport à l'offre de transport routier interurbain existante"¹. Les éléments d'analyse fournis par le rapport confirment alors l'argument avancé par les partisans de la réforme d'une complémentarité plutôt que d'une concurrence avec les services

conventionnés. En effet, les SLO et les SRC ne semblent pas correspondre aux mêmes types de déplacements puisque la longueur moyenne des liaisons s'établit à 28 km pour les SRC et à 238 km pour les SLO, témoignant d'un positionnement différent et donc a priori complémentaire de ces deux offres. De même, les liaisons SRC dont décrites comme étant à 93% des liaisons infrarégionales et déployées en transversales, en contraste avec les liaisons SLO interrégionales et déployées en radiales. Enfin, l'analyse des liaisons pouvant être opérées à la fois par un SLO et un SRC conduit à recenser 41 liaisons sur le territoire national, ce qui correspond à 0,2% de l'offre totale de liaisons proposée par l'addition des deux types de services². Ainsi, à première vue, les réseaux conventionnés et non-conventionnés apparaissent largement complémentaires.

Une augmentation du doublement des dessertes et donc de la concurrence

¹ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, Arafer, 2016.

² ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, Arafer, 2016.



Le deuxième rapport de l'Arafer, publié en 2017, donne un éclairage relativement similaire sur la complémentarité entre les deux offres. La fréquence moyenne proposée par les SRC étant près de 4 fois supérieure à celle proposée par les SLO, l'offre de SRC semble pouvoir tout à fait rivaliser avec l'offre de SLO. Toutefois, on note une augmentation du nombre de liaisons à la fois desservies par un service conventionné et par un service librement organisé (67 liaisons sont doublement desservies en 2017 contre 41 en 2016³). La concurrence augmente donc, et cela peut s'expliquer par un changement de stratégie des opérateurs SLO, se positionnant de plus en plus sur des liaisons infrarégionales.

Ainsi, l'ensemble de ces données permet d'établir dans un premier temps un rapport de complémentarité entre les SRC et les SLO, puis de noter dans un second temps une augmentation du doublement des dessertes et donc de la concurrence. Cette tendance se fait également sentir en ce qui concerne les liaisons ferroviaires.

L'épineuse question de la concurrence avec le service de la SNCF

Dès 2016, l'Arafer manifeste une volonté de rassurer sur la possible concurrence de cette nouvelle offre de transport avec les lignes SNCF. Les mots du directeur de l'Arafer, Pierre Cardo, vont dans ce sens : *"Les régions s'inquiètent de l'arrivée de ces autocars et leur position est compréhensible. Mais la concurrence de cette nouvelle offre n'est pas prouvée pour l'instant. Un autocar n'a pas la capacité d'un train et les fréquences sont bien moins élevées. Les horaires ne sont pas fixes : les autocaristes déclarent des plages horaires de deux à trois heures. De fait, ils transportent surtout des passagers occasionnels. L'autocar peut être un complément, car le train ne peut pas aller partout et laisse*

*certain usagers de côté – des populations peu mobiles ou en difficulté financière"*⁴.

Le premier rapport publié en 2016 par l'Arafer présente l'offre des "cars Macron" comme *"davantage en concurrence avec le transport ferroviaire de longue distance"*⁵. En effet, le rapport souligne que 86% des voyageurs des SLO ont emprunté des liaisons également desservies par le train (TGV ou Intercités) et parmi les 261 liaisons SLO effectives en 2016, 99 sont également desservies par le TGV (soit 38%). Par ailleurs, près des deux tiers des voyageurs se concentrent sur des trajets entre Paris et une ville de région, aussi desservis par le train, à l'image des trois liaisons les plus empruntées (Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Rouen). Ces chiffres montrent que beaucoup de trajets réalisés sur des lignes de cars pourraient être réalisés sur des grandes lignes de la SNCF, et qu'il existe donc une concurrence intermodale sur ces trajets.

Le deuxième rapport, publié en 2017, présente également une situation de concurrence avec certaines lignes de la SNCF. D'abord, les estimations indiquent que les SLO auraient occasionné un manque à gagner estimé entre 50 et 100 millions d'euros pour le transport ferroviaire domestique, essentiellement sur celles supérieures à cent kilomètres, non régulées par l'Autorité. Par ailleurs, on observe avec la carte 12 ci-dessous que les trajets conventionnés ferroviaires sont plus souvent doublés d'une liaison SLO que les trajets conventionnés routiers, ce qui confirme une concurrence plus forte avec les lignes SNCF qu'avec les SRC. Les données 2017 de France stratégie

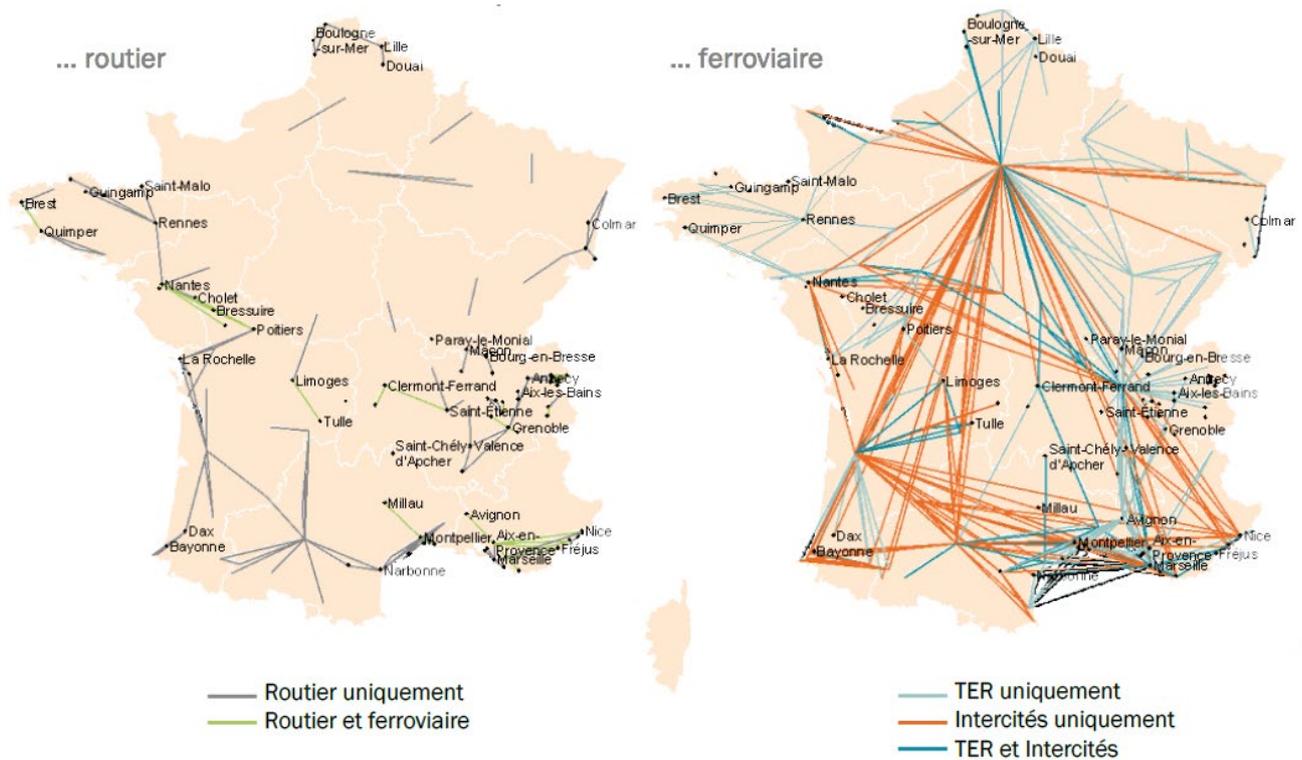
**Un manque à gagner
estimé entre 50 et
100 millions d'euros
pour le transport
ferroviaire**

³ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, Arafer, 2018.

⁴ Denetre, E. "Guéret et Montluçon privées de Cars Macron cet hiver !", *La Gazette des communes*, 29 septembre 2016

⁵ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, Arafer, 2016.

Carte 13 : Cartographie des liaisons opérées à la fois par un service librement organisé et par un service conventionné routier et ferroviaire.



Source : Rapport de l'Arafer, 2017

confirment cet état de lieux, notant que la nouvelle offre participe de la création d'une concurrence au train et à BlaBlaCar.

L'ensemble de ces données révèle donc une situation de concurrence sur les grandes lignes de la SNCF (Intercités et TGV). En revanche, l'Arafer n'observe pas de concurrence avec le service de TER. De fait, sur les 45 000 liaisons ferroviaires desservies par TER, seules 160 l'étaient aussi par un SLO en 2016, soit seulement 0,5%⁶. Par ailleurs, en 2017, l'Arafer présente un manque à gagner⁷ lié aux

SLO très limité sur les lignes TER (0,8%)⁸. Néanmoins, ces données, trop partielles, ne disent rien des situations futures et du devenir des TER dans le contexte de la libéralisation des transports routiers⁹. Aussi, des contestations locales, répandues dans la presse régionale, présentent les "cars Macron" comme mettant en danger les lignes TER.

En effet, les inquiétudes sont grandes chez les élus locaux et la presse régionale s'est fait le relais des contestations locales. Plusieurs exemples semblent présenter les SLO comme des concurrents directs des lignes actuelles de train en région Bretagne (TER et TGV). A titre d'exemple, on peut mentionner la décision du Conseil Régional de Bretagne de s'opposer à l'ouverture d'une ligne

⁶ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, Arafer, 2016.

⁷ L'évaluation du manque à gagner par l'Arafer se fonde sur une estimation du nombre de voyageurs en report depuis les TGV, Intercités et TER vers les SLO et du manque à gagner en résultant. Les chiffres sont fournis à titre indicatif et ont vocation à en donner un ordre de grandeur, sans préjuger des autres circonstances affectant le trafic ferroviaire et des évolutions annuelles constatées pour celui-ci.

⁸ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, Arafer, 2018.

⁹ FNAUT, Les dépenses publiques dues aux services de cars librement organisés, *Fnaut infos*, numéro 272, mars 2019. Le rapport de la FNAUT apporte des éléments précis à ce sujet venant nuancer cette conclusion en montrant que les pertes de recettes pour la SNCF dues au report modal sont loin d'être négligeables.



Isilines, en arguant de la défense de ses TER. Selon les acteurs régionaux, l'ouverture de lignes de cars avec des prix attractifs pourrait mettre à mal l'équilibre des lignes TER¹⁰. De même des élus craignent la concurrence des "cars Macron" avec la ligne TGV Nantes-Bordeaux.

En effet, il faut cinq heures pour relier en TGV les deux villes alors que par la route seules trois heures de trajet sont nécessaires (à cause des 100 km entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle qui se font à 60 km/h, en raison du très mauvais état de la ligne sur cette portion)¹¹. Plus localement, l'exemple de la ville de Rosporden illustre bien les réticences de certains territoires. Le maire exprimait en 2017 ses craintes quant à la loi de libéralisation des transports routiers et à ses effets sur une éventuelle réduction du nombre de gares intermédiaires desservies par des TGV. Selon lui, le niveau élevé des tarifs du train en comparaison de ceux des bus Macron pourrait mettre à mal le service et conduire au sacrifice des petites dessertes¹².

Les grèves SNCF en 2018 : le report des usagers sur les SLO

Au-delà de la concurrence qui semble se jouer entre les SLO et les grandes lignes de la SNCF, nous avons souhaité revenir sur un épisode important, celui des grèves de 2018. L'étude de cette période permet de se rendre compte de la réelle concurrence des transports alternatifs au rail en France.

Le service de la SNCF a été fragilisé pendant les grèves et beaucoup d'usagers se sont reportés sur l'utilisation des "cars Macron". Ce report est confirmé par le troisième rapport de l'Arafer publié en 2018. En effet, sur la période, 5 liaisons inférieures à 100 km disposent d'une recette/passager supérieure à la recette moyenne et enregistrent une fréquentation supérieure à 10 000

Des reports des trains vers les transports alternatifs

passagers (2 n'ont pas d'alternative modale directe, 2 sont en concurrence avec le TGV et une avec un TER)¹³.

Par ailleurs, la presse a très largement relayé ces reports des trains vers les transports alternatifs (BlaBlaCar, covoiturages quotidiens, cars Macron, etc.) comme en témoignent les extraits ci-dessous.

En effet, sur cette période, des services alternatifs se sont efficacement positionnés sur la longue distance. En témoigne la collaboration entre l'opérateur Ouibus et BlaBlaCar. Pour faire face à la demande d'alternatives aux trains les jours de grève, les deux acteurs se sont alliés en hébergeant mutuellement sur leurs plateformes leurs offres de trajets. Par exemple, BlaBlaCar a intégré dans son offre des places sur des autocars Ouibus les jours de grèves à la SNCF. Ces offres concernaient alors quatre axes très fréquentés : Paris-Lyon, Paris-Toulouse, Paris-Caen et Paris-Orléans. A l'époque, Nicolas Brusson, directeur général de BlaBlaCar¹⁴ précisait que les bus permettaient de proposer des volumes plus importants sur les axes majeurs, quand le covoiturage

permettait de couvrir une multitude de points de départ et d'arrivée. Comme les chiffres de l'Arafer en témoignent, les grèves SNCF ont détourné certains usagers des lignes de train et l'enjeu de la fidélisation s'est vite avéré central pour les compagnies, en témoignent les mots d'Yvan Lefranc-Morin, dirigeant de la compagnie FlixBus¹⁵ : *"On a mis en place un certain nombre d'actions marketing pour les inciter à revenir, avec des promotions, des bons de réduction... On n'en gardera certainement pas 100.000, mais l'enjeu pour nous, c'est de réussir à en garder"*.

¹⁰ GRASLAND, T. "Privés de car Macron pour 300 petits mètres...", *Ouest France*, 8 avril 2016.

¹¹ BESSON, M. "Pour lui, le désenclavement ferroviaire du Sud-Vendée est en péril", *Ouest France*, 4 juillet 2016.

¹² JEZEQUEL, B. "Desserte TGV en gare de Rosporden. Michel Loussouarn y tient.", *Ouest France*, 22 octobre 2017.

¹³ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

¹⁴ AFP. "Grèves SNCF. Ouibus et Blablacar collaborent pour proposer des trajets", *Ouest France*, 24 avril 2018.

¹⁵ AFP, "Les "cars Macron" veulent transformer l'essai après la grève des trains", *Ouest France*, 6 juillet 2018.

Encadré 5 : Les grèves SNCF relatées dans la presse nationale

Extrait de l'article « Les transports alternatifs, grands gagnants de la grève à la SNCF », *Le Monde*, 3 avril 2018 :

[...] Les réservations des Isilines ont triplé sur l'ensemble de ses lignes, tant pour les courtes distances que pour les Paris-Lyon ou Paris-Marseille. Ainsi les lignes d'autocars les plus similaires à celles de TGV sont les plus touchées par le phénomène (tous les flibus Paris-Lyon complets le lundi soir: mise en circulation de 300 cars le 1er jour de la grève soit 50 de plus que d'habitude) [...]

Extrait de l'article « La grève de la SNCF a dopé les « cars Macron » au printemps », *Le Monde*, 24 septembre 2018 :

[...] Pendant les grèves SNCF, +43% de fréquentation des cars longue distance. cela ne s'explique pas que par les grèves, ça a augmenté la tendance. 2s trimestre 2018, remplissage historiquement haut: 61%, avec recette de 5,1 centimes par voyageur par km. [...]

Extrait de l'article « Transports : La grève SNCF a fait exploser la fréquentation des « bus Macron » dans le Nord Pas-de-Calais », *La Voix du Nord*, 26 juin 2018 :

[...] Dans le Nord-de-Calais, la presse locale relaie aussi des chiffres importants de report : "Des records de fréquentation ont même été battus, notamment, sur la ligne Lille-Paris qui reste l'une des plus empruntées de France" ; "En avril, la clientèle en déplacement professionnel est passée de 10 à 20 % chez Isilines et Ouibus et les trois compagnies ont doublé leur nombre de bus par tranche horaire pour faire face à la demande". [...]

b) Un impensé de l'offre de car : les gares routières et leur aménagement

Comme le montre l'analyse de la chronologie développée plus haut, l'offre de car s'est développée très rapidement sur le territoire français. S'est alors posé le problème de l'inadéquation entre l'ampleur de l'offre et la qualité des infrastructures d'accueil.

L'inadaptation structurelle des infrastructures d'accueil

La loi de 2015 avait prévu une refonte du cadre juridique applicable aux gares routières de voyageurs dans le cadre de la libéralisation du service d'autocars. En effet, selon la Fédération nationale de transports de voyageurs en 2012, seulement la moitié des villes-préfectures se trouvaient dotées d'une gare routière¹⁶. Néanmoins, le manque de gares routières et l'inadaptation des gares existantes a rapidement été au cœur de la critique de l'offre de car. France Stratégies évoque notamment en 2017 un "développement trop rapide du service par rapport à l'aménagement des gares routières"¹⁷. La presse a également relayé le mécontentement des usagers et des collectivités. L'absence d'équipements et de signalétique a été décriée au lancement du service, certains cars s'arrêtant en ville sur des zones non dédiées¹⁸. A ce propos, Lorient fait figure d'exemple et les propos du vice-président de l'agglomération rapportés dans l'encadré ci-dessous en témoignent.

La désertion des gares routière existantes semble s'expliquer par des stratégies délibérées de la part des opérateurs. En effet, il y aurait un évitement voulu de ces dernières en parallèle de la création de gares privées. Différentes raisons¹⁹ expliquent ce choix. Pour commencer, les emplacements des gares routières sont souvent inadaptés aux arrêts intermédiaires sur les lignes longue distance puisque le fait d'aller jusqu'à la gare accroît le temps de parcours des usagers. Il apparaît alors plus simple de desservir d'autres gares dont certaines ont été construites par des transporteurs privés, comme la gare de Paris-

¹⁶ RAZEMON, O. "Derrière les "cars Macron", l'enjeu des gares routières", *Le Monde*, 27 septembre 2015.

¹⁷ RAYNARD, C., NI, J. "Perspectives de développement des autocars", *La notice d'analyse, France Stratégies*, n°58, juillet 2017.

¹⁸ RAZEMON, O. "Derrière les "cars Macron", l'enjeu des gares routières", *Le Monde*, 27 septembre 2015.

¹⁹ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, *Arafer*, 2016.

Les gares routières : un enjeu d'aménagement important

Gallieni appartenant à Transdev. Dans ce cas, les autres compagnies ne peuvent pas s'arrêter ou doivent payer une redevance. Mais les opérateurs choisissent souvent de desservir des points en périphérie des villes où aucun aménagement n'est prévu, comme à Lorient. Les chiffres publiés par l'Arafer en 2016 illustrent la variété des points d'arrêt : 51% des arrêts sont marqués dans les gares routières, 19% sont marqués à d'autres points d'arrêts (alors qu'il existe une gare routière dans la commune) et 30% sont marqués à des points d'arrêts dans des communes sans gare routière.

La question des points de desserte constitue un enjeu d'aménagement important pour les pouvoirs publics. Du côté des responsables locaux en charge des mobilités s'exprime le souhait de régulariser les pratiques des compagnies s'arrêtant sur des points n'étant pas équipés en conséquence, notamment pour des questions de sécurité. De plus, l'aménagement constitue un critère important pour attirer ce mode de transport et répondre aux critiques des usagers locaux. Enfin, les pouvoirs publics doivent répondre aux besoins d'intermodalité avec les transports collectifs existants, inhérents à la nouvelle offre de car dans leur commune.

Des exemples récents d'une adaptation des infrastructures à l'offre de SLO

On a donc pu constater que les défauts d'infrastructures d'accueil ne semblaient pas constituer un frein au développement du trafic. En effet, la présence d'équipements n'est pas pour les opérateurs un prérequis indispensable à la desserte d'une commune et ce sont souvent les pouvoirs publics qui se retrouvent démunis face à cette question. Néanmoins, les points de desserte constituant un élément évident de confort pour les passagers et cet aspect pouvant influencer sur la

demande, il est intéressant de constater une amélioration récente des infrastructures.

En 2016, l'Arafer a statué par ordonnance pour garantir un accès équitable des nouveaux opérateurs aux gares routières et autres aménagements de transport routier. Ainsi, la compagnie Flixbus a commencé à desservir la gare des Ouibus à Bagnolez dès la fin 2016. Par ailleurs, si l'on regarde de plus près les données fournies par l'Arafer, on constate une nette augmentation du nombre de gares routières entre 2016 (136 gares routières) et 2018 (226 gares routières). L'augmentation est certes due à la construction de gares mais, surtout au fait que les exploitants peuvent accéder dorénavant à des gares qu'ils ne desservaient pas auparavant. La gare de Rennes, rénovée en 2018, est un exemple d'amélioration du service de desserte. Dorénavant, les cars arrivent directement par l'entrée se trouvant près de la gare SNCF et déposent leurs passagers à proximité du métro et du train²⁰.

En conclusion, cette deuxième sous-partie nous a permis de mieux appréhender les conséquences de l'implantation rapide de l'offre SLO sur le territoire. Plusieurs sujets de débat sont apparus depuis 2015 : la concurrence avec les grandes lignes de la SNCF, l'affirmation croissante des modes de transports alternatifs au train, les contestations des élus locaux, le manque de coordination entre acteurs pour la desserte, l'inadéquation entre les infrastructures existantes des gares et les besoins de l'offre SLO. Malgré tout, cette offre s'inscrit progressivement dans la durée, et au terme de quatre ans de développement, rencontre toujours du succès. Ainsi il est intéressant, dans une troisième sous-partie, de s'intéresser à une région en particulier pour étayer nos hypothèses et préciser la place des SLO dans le système de transports.

Encadré 6 : Les mécontentements relayés dans la presse locale à propos des dessertes des SLO

Extraits de l'article "Pays de Lorient. Ca ne tourne vraiment pas rond avec les bus", *Ouest France*, 25 août 2018 :

[...] *Dans l'idéal, ces cars stationneraient à la gare routière. « C'est l'endroit étudié et désigné pour ce type de service », confirme Olivier Le Lamer, vice-président de Lorient agglomération en charge des mobilités. On y trouve toutes les informations : horaires, destinations... Oui, sauf qu'une seule de ces sociétés propose d'y embarquer ses passagers : Flixbus. Pour les autres, il faut se déplacer jusqu'à... Lanester, avenue Général-de-La-Bollardière, derrière le restaurant Mac Donald, dans la zone commerciale du Géant ! [...] Sur place, à Lanester, aucune indication ne mentionne un arrêt de cars. Il faut se fier à son intuition, en rejoignant un groupe de personnes, qui patiente déjà. En attendant l'arrivée du bus, certains passagers s'assoient par terre. Les plus chanceux patientent en voiture, garés sur l'emplacement des poids lourds. [...] Autre hic à cette histoire : Ouibus stationne sans autorisation, selon Eric Mahé et Jean-Jacques Névé, élu en charge de la sécurité routière. Au préalable, cette compagnie souhaitait un accès à la rue Beauvais, à Lorient. « Mais ce n'était pas adapté. L'espace conforme aux règles de sécurité reste la gare routière », insiste Olivier Le Lamer. Ouibus dément. La compagnie explique qu'elle a racheté les transports Starshipper, qui stationnaient près du McDo. Et qu'elle a conservé l'emplacement. Pas de quoi convaincre Olivier Le Lamer : « C'est une organisation improvisée. La situation n'est pas gérable. » [...]*

²⁰ NOHRA, S. "La nouvelle gare routière en service dès lundi", *Ouest France*, 1 septembre 2018.



3) Une étude de cas : l'offre SLO en Auvergne- Rhône-Alpes

a) L'offre SLO en région Auvergne-Rhône-Alpes : une implantation régionale à l'image du développement de l'offre en France

Cette troisième et dernière sous-partie a pour but de décliner notre précédente analyse à l'échelle régionale. Nous avons choisi de travailler sur la région Auvergne-Rhône-Alpes (ARA dans le texte). Nous cherchons ici à confirmer à cette échelle les analyses effectuées sur l'offre au niveau global, en observant l'évolution de l'offre régionale et en comparant cette dernière avec les autres types d'offres de transport.

Ici, nous avons fait le choix d'observer le déploiement des SLO en région Auvergne-Rhône-Alpes (ARA) à travers l'étude des données des années 2015 et 2018, et leur comparaison. Il s'agit ainsi d'appréhender le niveau et le type de desserte des cars sur le territoire.

Encadré 7 : Méthodologie de la sous-partie

Dans le but de montrer l'évolution de l'offre de SLO depuis 2015 dans cette région, nous avons réalisé différentes cartes selon une méthode similaire à celle employée dans les parties précédentes. La cartographie a été réalisée sur le logiciel QGis à partir des données de l'Arafer. Pour étudier les éventuelles concurrences et comparer les fréquences et tarifs des différents modes de transports nous avons fait le choix de nous intéresser à deux liaisons en particulier. La première liaison, Lyon/Clermont-Ferrand, correspond à une liaison entre deux métropoles, et la seconde, Grenoble/Colombier-Saugnieu (aéroport Lyon Saint-Exupéry) à une liaison plus courte mais néanmoins très empruntée car permettant de rallier l'aéroport de Lyon. Sur ces deux trajets, nous avons mené deux études comparatives, une première sur les prix et une seconde sur les fréquences. Quatre moyens de transports ont été étudiés : les SLO (plus précisément les compagnies Ouibus, Isilines et Flixbus), les trains et les covoiturages BlaBlaCar. Il a été fait le choix de réaliser cette étude sur sept jours, lors de la semaine précédant les vacances de fin d'année, de façon à englober le week-end précédant le jour de Noël. Toutes les données ont été collectées manuellement sur les sites de réservation et transcrites dans des tableurs Excel pour procéder à leur traitement.

Une région au maillage particulièrement dense

En premier lieu, la région ARA est caractérisée par un fort développement du service de SLO, ce qui lui permet d'être bien reliée nationalement mais également d'avoir en son sein beaucoup de communes desservies et un très fort développement des petites liaisons. Le Tableau 4 ci-dessous, présentant les grandes données de l'offre dans la région ARA, confirme la tendance nationale que nous avons constatée plus haut. En effet, l'offre de SLO a connu un développement très rapide et intense.

Dès le départ, la région étudiée apparaît comme bien reliée à l'extérieur de son territoire comme le montre la Carte 14. Plus précisément, la région se trouve dans un premier temps connectée à la partie sud de l'hexagone (à ses préfectures et à ses métropoles). Ceci s'explique par un maillage plus développé au sud de la France au moment de la mise en place du service, comme nous l'avons vu

dans la chronologie nationale. Les données de 2018 indiquent une diversification des destinations avec notamment l'Île-de-France et la Bretagne.

Cette récente concentration des trajets à l'intérieur de la région s'explique par la priorité accordée à la création de liaisons infrarégionales. La région se caractérise par un fort taux de petites communes desservies par les SLO. Effectivement, comme le Tableau 4 l'indique, 74% des villes desservies en 2018 sont des communes de moins de 20 000 habitants et 29% des communes de moins de 3000 habitants. Ce chiffre s'explique par un important développement des liaisons infrarégionales dès 2015. Le triangle entre Lyon, Grenoble, et Clermont-Ferrand constitue notamment la zone où l'on observe les fréquences les plus importantes²¹. L'année 2017 correspond à l'explosion en nombre et en fréquence des petites liaisons, la liaison entre Grenoble et Colombier-Saugnieu (où se trouve l'aéroport de Lyon) étant la plus empruntée²². Malgré le relief très escarpé de la région, que l'on peut constater sur la carte 15 ci-dessous, il semblerait donc que la desserte infrarégionale soit très dense.

Tableau 4 : Les principales données de l'offre SLO en région ARA

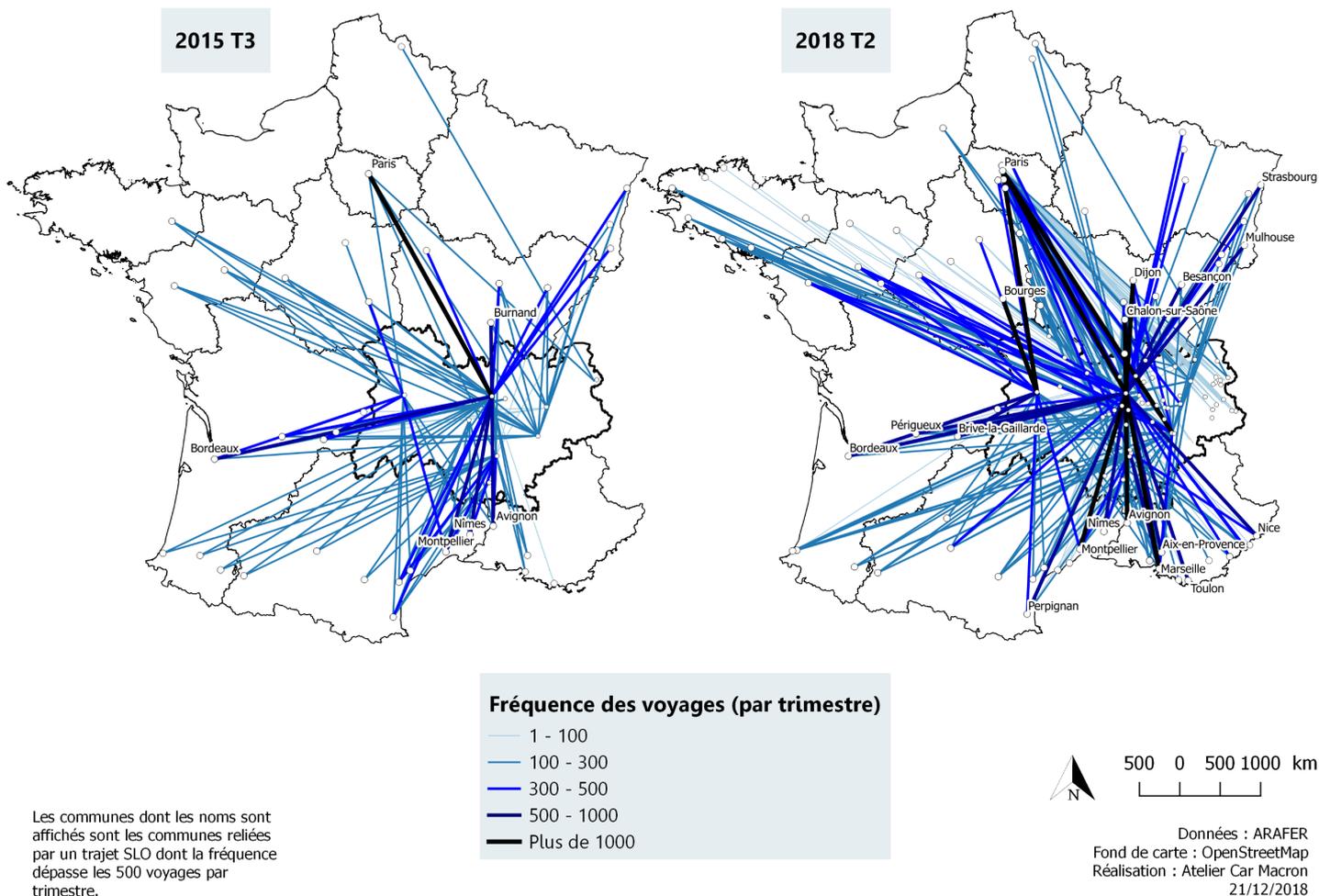
	2015 T3	2018
Communes desservies total	80	277
Communes desservies ARA	9 soit 11% du total des dessertes en France	62 soit 22% du total des dessertes en France
Dont communes de moins de 20 000 habitants (en ARA)	2 soit 22% des communes ARA	46 soit 74% des communes ARA
Liaisons totales en France	402	1601
Liaisons total ARA	119 soit 30% des liaisons	453 soit 28% des liaisons
Dont liaisons vers reste de la France	105 soit 88% des liaisons ARA	320 soit 71% des liaisons ARA
Dont liaisons infra	14 soit 12% des liaisons ARA	133 soit 29% des liaisons ARA

Réalisation Atelier Cars Macron le 21/12/2018 à partir des données de l'Arafer.

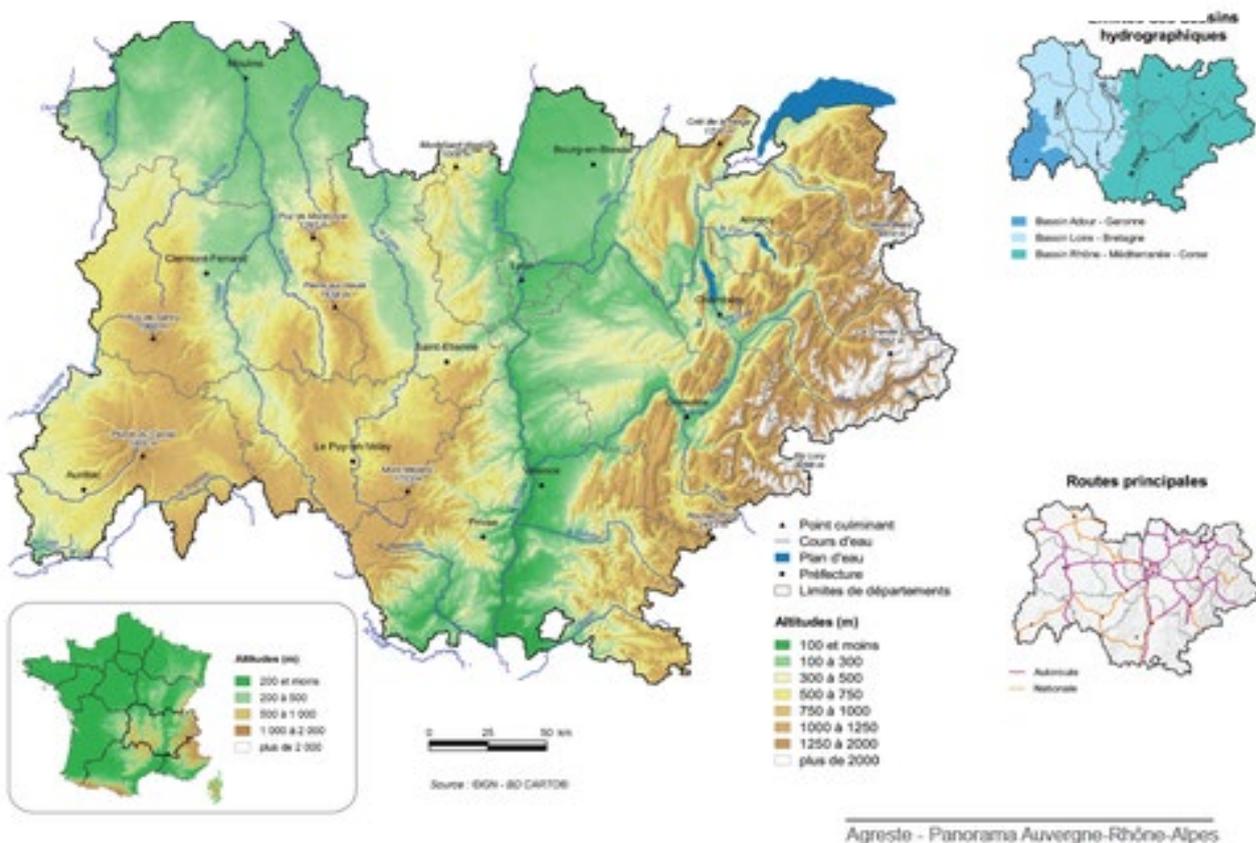
²¹ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2015, *Arafer*, 2016.

²² ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

Carte 14 : Evolution des trajets effectués vers le reste de la France et de leur fréquence entre l'ouverture du service et aujourd'hui.



Carte 15 : Un relief très étagé.



Sources : site Internet de la DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes

Un ciblage des espaces les plus attractifs qui nuance le haut niveau de desserte de la région

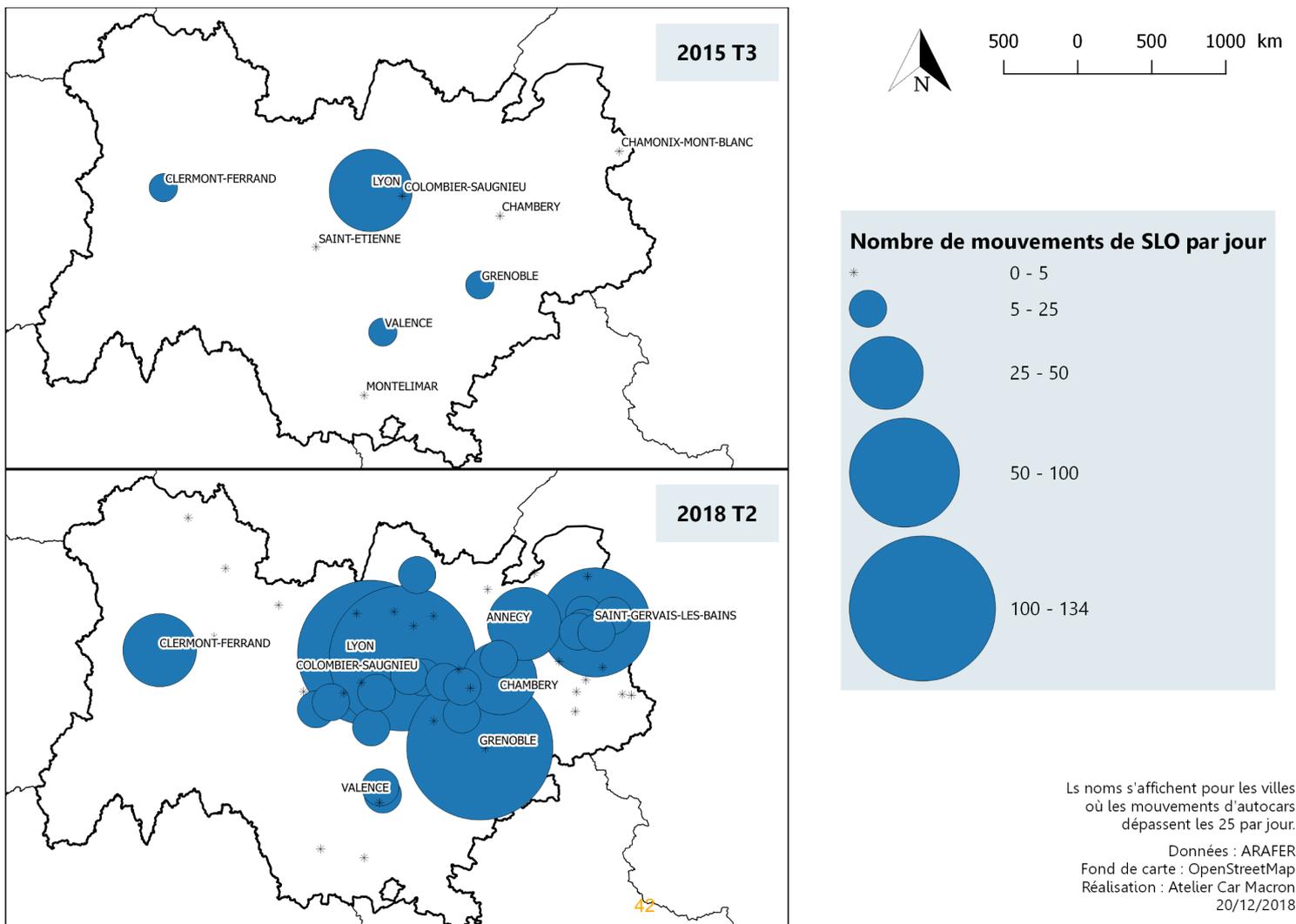
Lecture de la Carte 14 : les deux cartes représentent les liaisons existantes entre la région Auvergne-Rhône-Alpes et le reste de la France entre le troisième trimestre 2015 (en haut) et le deuxième trimestre 2018 (en bas). Plus la liaison est représentée en foncé et plus le nombre de mouvements (allers et retours) qui s'y effectue est élevé.

Lecture de la Carte 16 : ces deux cartes représentent les dessertes existantes au troisième trimestre 2015 (en haut) et au deuxième trimestre 2018 (en bas) ainsi que les mouvements de cars (départs et arrivées) qui y ont lieu chaque jour. Ces deux cartes permettent de comparer les deux époques (les cercles sont les mêmes pour les deux cartes) afin d'étudier l'augmentation importante des mouvements de cars dans la région et ses particularités.

On peut cependant nuancer le constat fait précédemment en montrant que, malgré un apparent développement du réseau permettant un bon maillage du territoire, certains territoires sont ciblés en priorité. Les préfectures et les espaces touristiques sont en effet desservis en priorité et le haut niveau de service ne doit pas faire oublier le délaissement de certains territoires.

En effet, au regard du Tableau 5 ci-dessus et de la Carte 16 ci-dessous, la nature des dix communes les plus desservies révèle un ciblage des espaces les plus attractifs. En 2015, sur les neuf communes en tête du classement, on trouve sept grandes ou moyennes villes, cinq villes touristiques et un aéroport (Colombier-Saugnieu), sachant que certaines communes possèdent un double statut. Ainsi derrière le nombre significatif de petites villes se cache en réalité pour les opérateurs l'assurance

Carte 16 : Evolution du nombre de mouvements d'autocars par jour et par commune entre le début de l'ouverture du service et aujourd'hui.



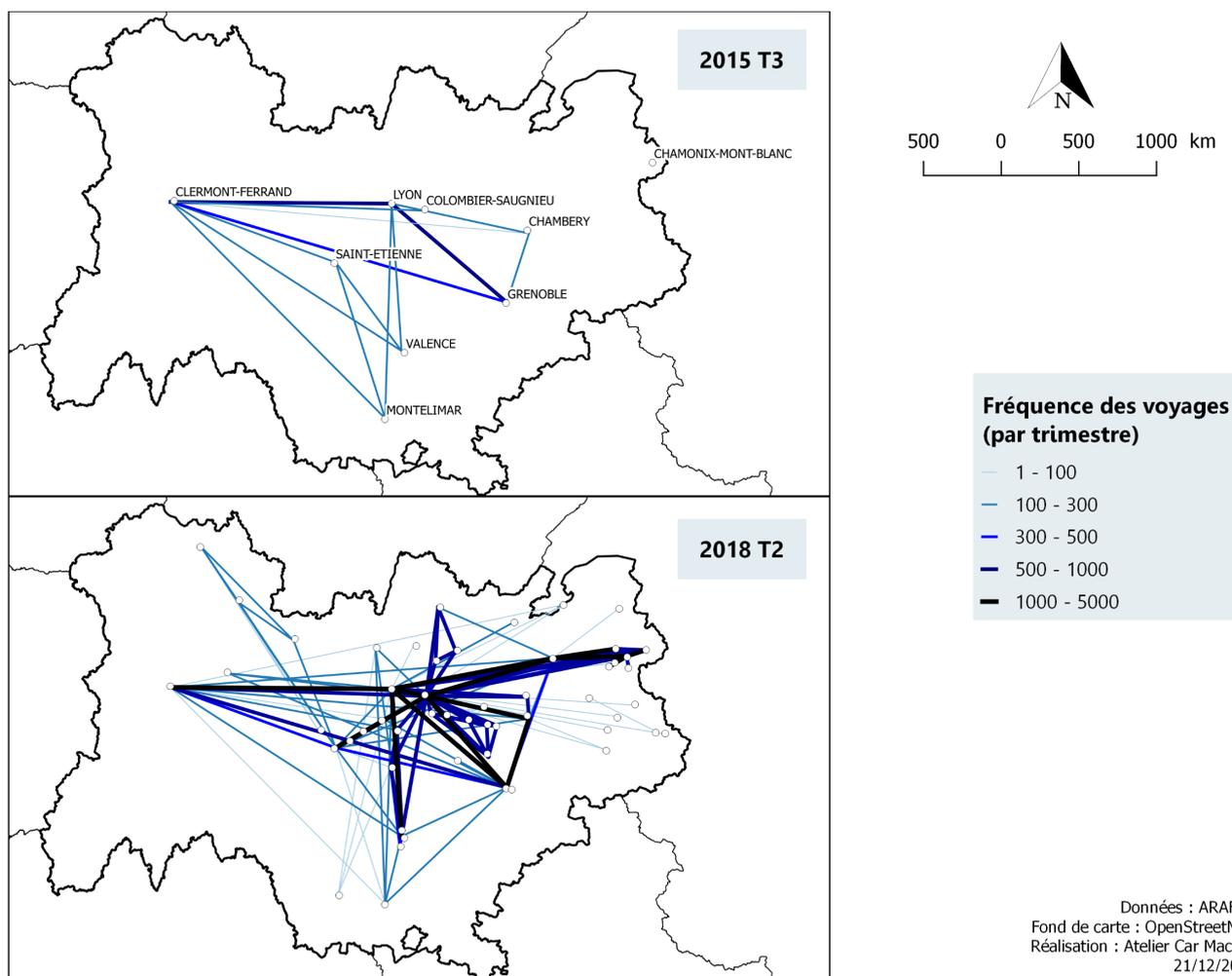
de rentabiliser ces liaisons particulièrement attractives. Sur l'année 2018, on observe des données du même type. Dans le top 10 de l'année on relève comme en 2015 six grandes ou moyennes villes ainsi que plusieurs petites communes dont il faut préciser la nature. Colombier-Saugnieu, commune de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry se hisse à la deuxième position du classement, avec une multiplication par 40 des mouvements quotidiens en trois ans. Ces chiffres confirment l'important développement des liaisons avec les hubs aéroportuaires, observé dans la chronologie générale. Les communes de Saint-Gervais, Chamonix et Sallanches correspondent quant à elles

à des localités très touristiques, en lien avec le tourisme de montagne. De manière générale, sur la période, les créations de desserte ont eu lieu surtout vers l'est de la région, donc vers les zones de montagne touristiques, et très peu dans l'ancienne Auvergne, à l'exception de Clermont-Ferrand.

Tableau 5 : Le top des communes desservies en 2015 et en 2018

2015			2018		
Communes	Statut	Mouvements par jour	Communes	Statut	Mouvements par jour
Lyon	Grande ville / Ville touristique	75	Lyon	Grande ville / Ville touristique	134
Clermont-Ferrand	Grande ville	22	Colombier-Saugnieu	Autre ville / Gare périphérique et aéroport	128
Grenoble	Grande ville / Ville touristique	16	Grenoble	Grande ville / Ville touristique	105
Valence	Moyenne ville / Ville touristique	10	Saint-Gervais-les-Bains	Petite ville / Ville touristique	52
Saint-Etienne	Grande ville	5	Chambéry	Moyenne ville / Ville touristique	37
Chambéry	Moyenne ville / Ville touristique	5	Clermont-Ferrand	Grande ville	36
Chamonix-Mont-Blanc	Petite ville / Ville touristique	4	Annecy	Moyenne ville / Ville touristique	32
Colombier-Saugnieu	Autre ville / Gare périphérique et aéroport	3	Valence	Moyenne ville / Ville touristique	25
Montélimar	Moyenne ville	3	Sallanches	Petite ville / Ville touristique	24
			Chamonix-Mont-Blanc	Petite ville / Ville touristique	23

Carte 17 : Evolution des trajets effectués au sein de la région et de leur fréquence entre l'ouverture du service et aujourd'hui.



Par ailleurs, nous avons observé plus haut que la région ARA se trouvait bien reliée au reste de l'hexagone. Le détail des liaisons concernées nous permet là aussi de nuancer le propos. Les mêmes tendances peuvent être observées en 2015 et en 2018 : la ville de Lyon concentre une grande majorité des trajets interrégionaux, suivie de deux métropoles (Clermont-Ferrand, Grenoble) et du hub aéroportuaire (Colombier-Saugnieu)²³.

De même, en termes de liaisons infrarégionales, nous devons également relativiser la qualité des dessertes. On relève dès 2015 les fréquences les plus importantes²⁴ sur le triangle Lyon/Grenoble/Clermont-Ferrand. En 2018, elles sont observées entre les grandes villes et les stations de montagne. Sur les 133 liaisons, 57% sont

réalisées à partir de Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble ou Colombier-Saugnieu²⁵.

L'ensemble de ces observations nous amène donc à constater l'existence en ARA de territoires peu ou pas desservis. La desserte des communes simples masque en réalité des fréquences très peu élevées, en comparaison aux fréquences observées sur les grandes agglomérations comme le montre la Carte 17. Ces dernières concentrent la majorité des trajets et les petites communes desservies sont en fait des communes attractives pour leurs équipements (tourisme, aéroport). De plus, on constate que la zone ouest de la région, l'Auvergne, est moins bien desservie, le service étant concentré au centre la région et vers les zones touristiques de haute et moyenne montagne.

²³ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

²⁴ ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2015, *Arafer*, 2016.

²⁵ ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

Lecture de la Carte 17 : les deux cartes représentent les liaisons existantes au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes entre le troisième trimestre 2015 (en haut) et le deuxième trimestre 2018 (en bas). Plus la liaison est représentée en foncé et plus le nombre de mouvements de cars (allers et retours) qui y passe est élevé. Les liaisons en rouge sont celles où les mouvements de cars dépassent les 5000 par trimestre.

Lecture de la Carte 18 : les deux cartes représentent les liaisons existantes en car (en haut) et en train (en bas) au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes en 2018.

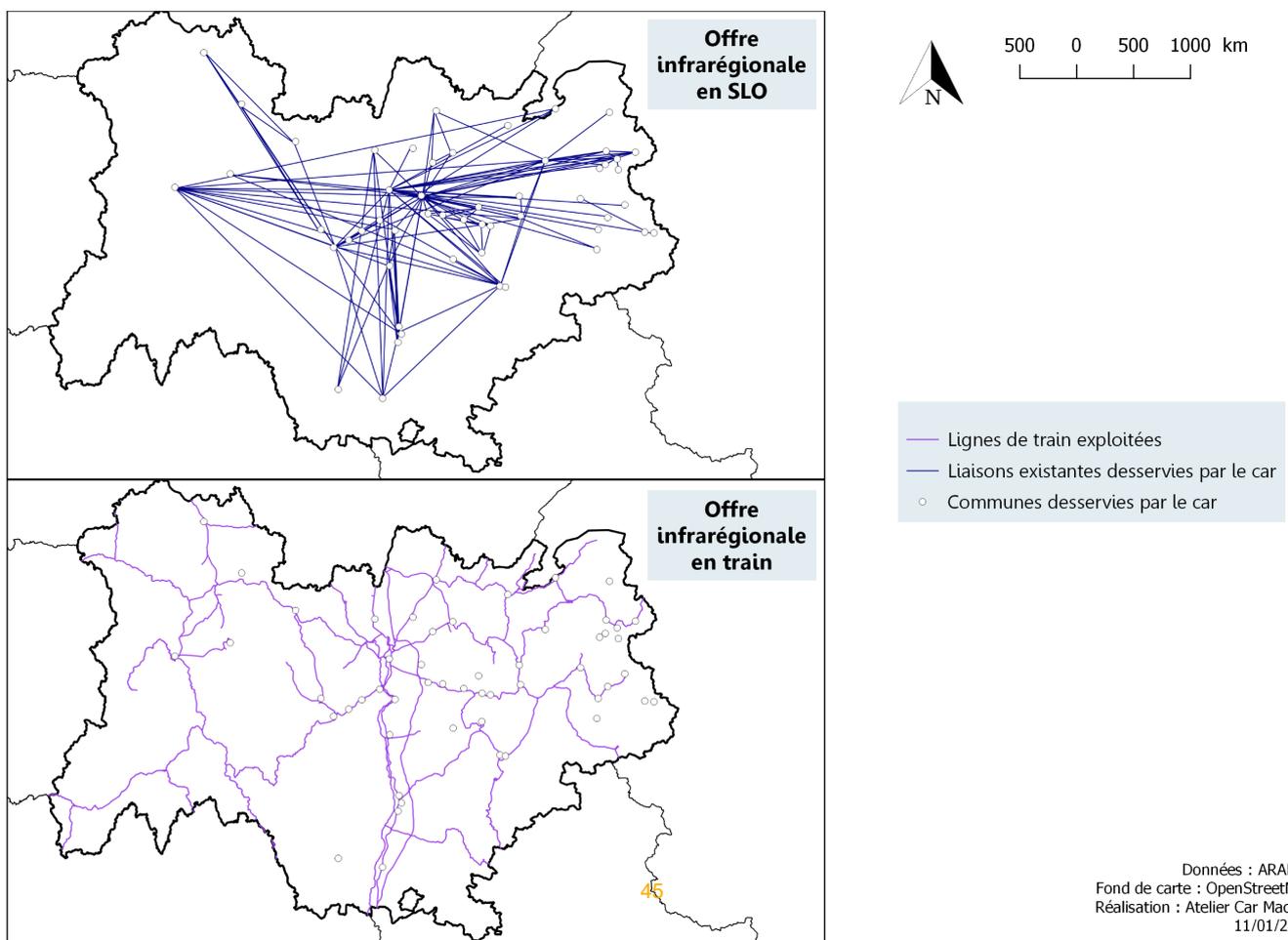
Le système de transport en Auvergne-Rhône-Alpes : une complémentarité entre train et SLO ?

Nous l'avons vu, les SLO, au contraire d'un service public, n'ont pas d'obligation à desservir les zones peu attractives. Nous allons donc procéder à

un rapide panorama du réseau de la SNCF en comparaison de l'offre SLO. Cela passe par un état de la concurrence et de la complémentarité entre ces deux moyens de transport.

De manière générale, la région ARA est bien maillée par l'offre ferroviaire, à l'exception d'une zone au centre-sud de la région comme le montre la Carte 18. Sur certains itinéraires, l'offre SLO vient concurrencer certaines lignes de la SNCF, proposant des trajets plus rapides et/ou plus directs. C'est par exemple le cas pour la liaison Lyon/Colombier-Saugnieu, réalisable en moins d'une heure en car, alors que le trajet en train dure 3h30 avec un changement. De même, on peut trouver des liaisons Clermont-Ferrand/Lyon ou Grenoble/Lyon qui rivalisent avec les itinéraires proposés par la SNCF. De plus, l'offre SLO vient aussi combler certains vides en desservant des espaces peu investis par la SNCF. C'est le cas pour les Alpes, comme on l'a vu précédemment, mais aussi pour Aubenas, chef-lieu de canton sans gare SNCF.

Carte 18 : Comparaison régionale de l'offre de SLO avec l'offre ferroviaire



b) Prix et fréquence de l'offre SLO par rapport aux autres moyens de transport : exemples de deux itinéraires en région Auvergne-Rhône-Alpes

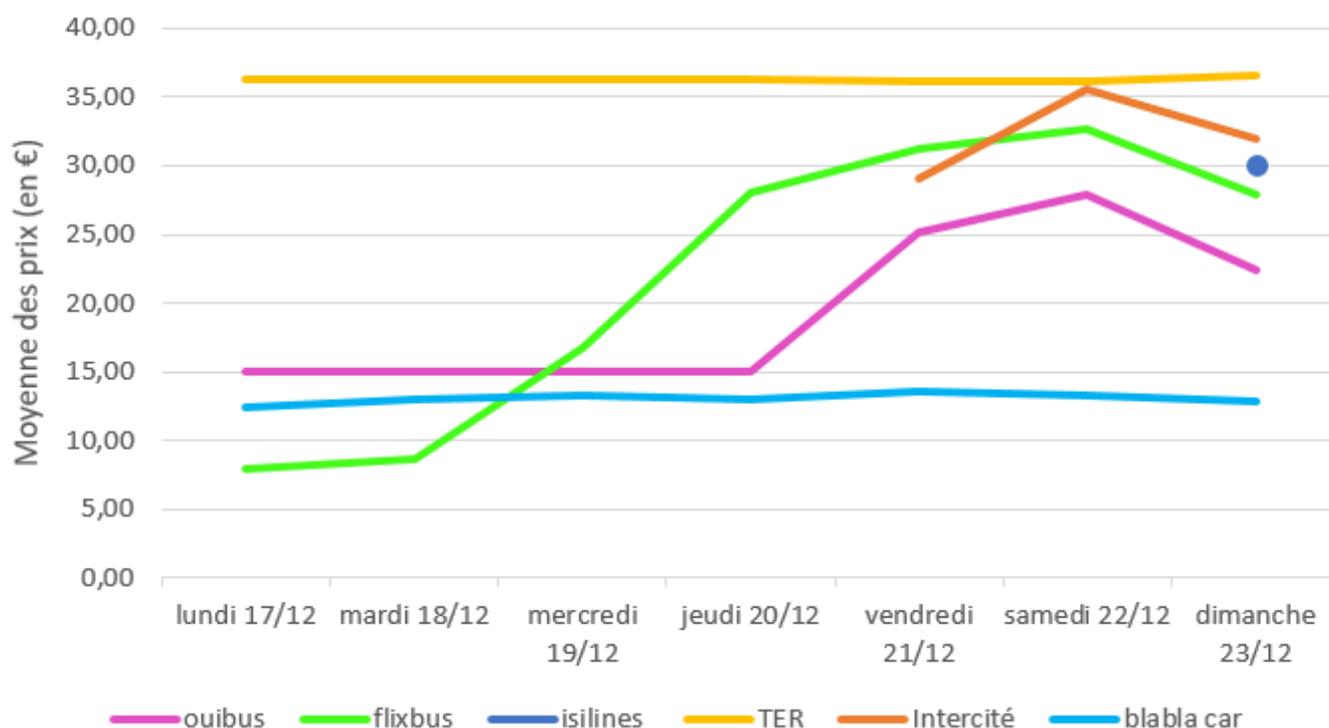
A partir de l'exemple de la région ARA, on peut donc confirmer l'ambivalence de cette offre SLO, qui est en concurrence et en complémentarité avec l'offre ferroviaire, proposant parfois des services plus performants que le train en matière de temps et de confort. Nous proposons maintenant de nous intéresser aux tarifs proposés par les différents moyens de transport sur deux liaisons en particulier, le critère financier constituant probablement un aspect important dans le choix modal des usagers.

Pour cette étude de cas, nous avons choisi deux trajets : Grenoble/Lyon Saint-Exupéry et Lyon/Clermont Ferrand. Comme nous l'avons précisé en introduction de cette troisième sous-partie, la comparaison portera sur la fréquence et les tarifs des trajets proposés en cars SLO, en train et en covoiturage.

Comparaisons tarifaires : des offres SLO plus économiques que le train mais concurrencées par le covoiturage

Le Graphique 6 ci-dessous révèle un écart important entre les tarifs proposés sur les lignes de train (TER et Intercités) et sur les liaisons SLO. On observe notamment des écarts de prix très importants en début de semaine entre les tarifs des compagnies Ouibus et Flixbus et les tarifs des TER (les tarifs TER sont par exemple six fois plus élevés le lundi que ceux proposés par la compagnie Ouibus le même jour). Même si les compagnies SLO demeurent moins chères que le train et donc apparemment plus compétitives, leurs tarifs fluctuent dans le temps. Ainsi on note du côté de Flixbus une augmentation et une modulation des

Graphique 6 : Etude comparée des tarifs sur le trajet Lyon/Clermont Ferrand sur la semaine 51 de l'année 2018

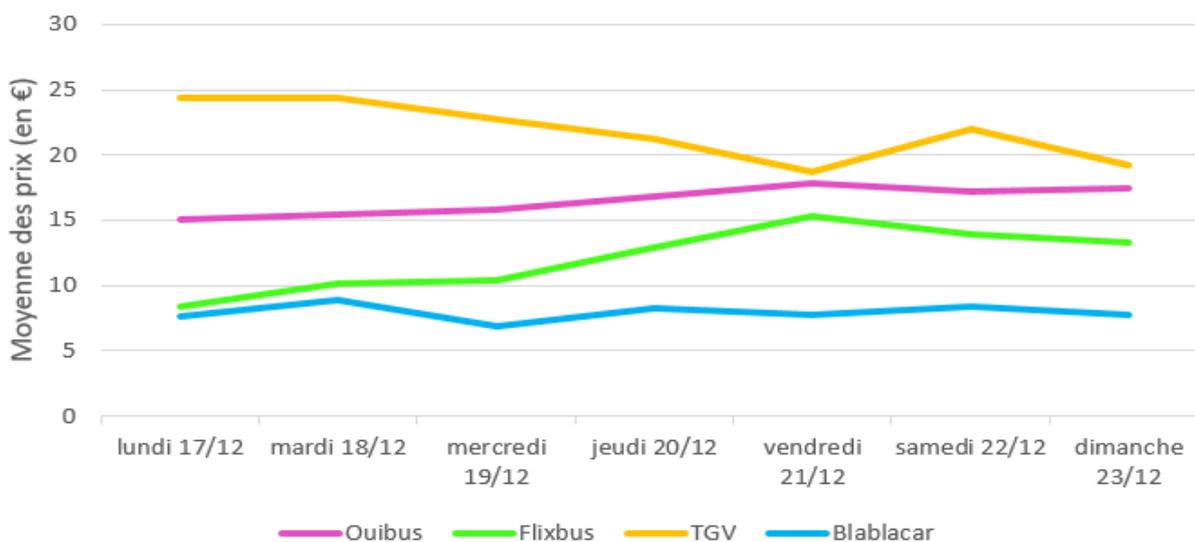


prix, qui passent de 8 à 28 euros au cours de la semaine. Du côté de Ouibus, les tarifs sont stables en semaine et augmentent le week-end, passant de 15 à 28 euros. La compagnie Isilines, quant à elle, ne propose qu'un seul trajet, le dimanche. Il est par ailleurs important de noter qu'en termes de temps de trajet, les liaisons sur les lignes SLO et sur les lignes SNCF se valent. On peut donc nettement établir une concurrence entre lignes SLO et lignes SNCF. Il nous faut cependant rappeler que l'offre ferroviaire, contrairement à l'offre SLO, propose des abonnements aux tarifs plus bas que ceux intégrés dans cette étude.

Néanmoins, les données sur le covoiturage nous permettent de déceler une concurrence avec les SLO, pourtant déjà très compétitifs. En effet, l'étude sur la ligne Lyon/Clermont montre que l'offre de BlaBlaCar allie des prix peu élevés à une stabilité de ces derniers. A temps de trajet égal, puisque le covoiturage revient comme le car à emprunter la route, il est fort possible que les voyageurs choisissent les offres les moins chères : ils se tourneront alors vers les offres de covoiturage, s'ils ne s'intéressent qu'au prix et non aux conditions de transport qui diffèrent beaucoup entre le car et la voiture individuelle.

L'étude Grenoble/Lyon Saint-Exupéry révèle le même type de résultats dans le Graphique 7. En effet, les tarifs proposés par les opérateurs Flixbus et Ouibus sont toute la semaine moins élevés que ceux proposés sur LGV par la SNCF. L'écart de prix est toutefois moins important que sur le trajet Lyon/Clermont-Ferrand, ce qui s'explique certainement par la nature de la destination, Lyon Saint-Exupéry étant plus prisée par les usagers en raison de la présence de l'aéroport. De fait, les opérateurs ont certainement augmenté le prix du billet pour capter la plus-value liée à l'attractivité de la liaison et atteindre un niveau de prix presque égal à celui de la SNCF. Comme précédemment, les temps de trajets proposés par les SLO et par la SNCF sont similaires (environ 1h10). De même, les prix pratiqués sur l'application BlaBlaCar, relativement stables, se révèlent ici inférieurs aux tarifs pratiqués sur les liaisons SLO. Ainsi, sur cette ligne, le covoiturage concurrence directement les liaisons de cars qui eux-mêmes concurrencent le train.

Graphique 7 : Etude comparée des tarifs sur le trajet Grenoble/Lyon-Saint-Exupéry sur la semaine 51 de l'année 2018



Réalisation Atelier Cars Macron le 05/01/2019.

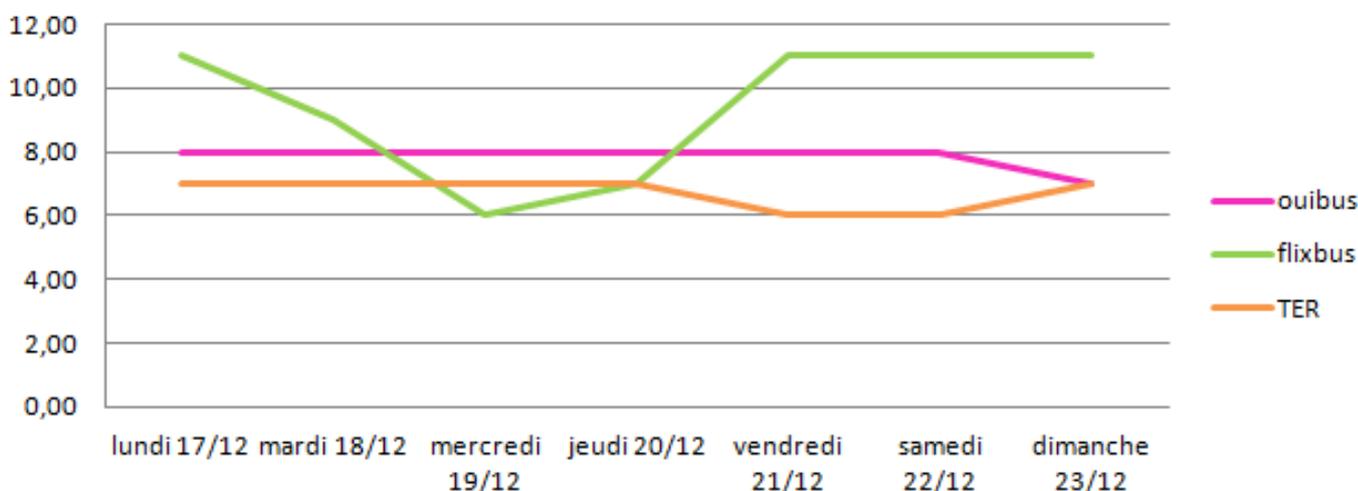
Comparaison des fréquences : des liaisons SLO plus fréquentes que les liaisons en train

Concernant la fréquence des différents moyens de transports proposés sur les liaisons étudiées, nous observons des tendances similaires à l'analyse des tarifs. Sur le trajet Lyon/Clermont-Ferrand nous constatons, comme le montre le Graphique 8, des fréquences dans l'ensemble plus importantes du côté des SLO au cours de la semaine que pour les TER de la SNCF. Par ailleurs, déjà compétitive sur les tarifs, l'offre de covoiturage BlaBlaCar se caractérise également par des fréquences beaucoup plus élevées que les autres

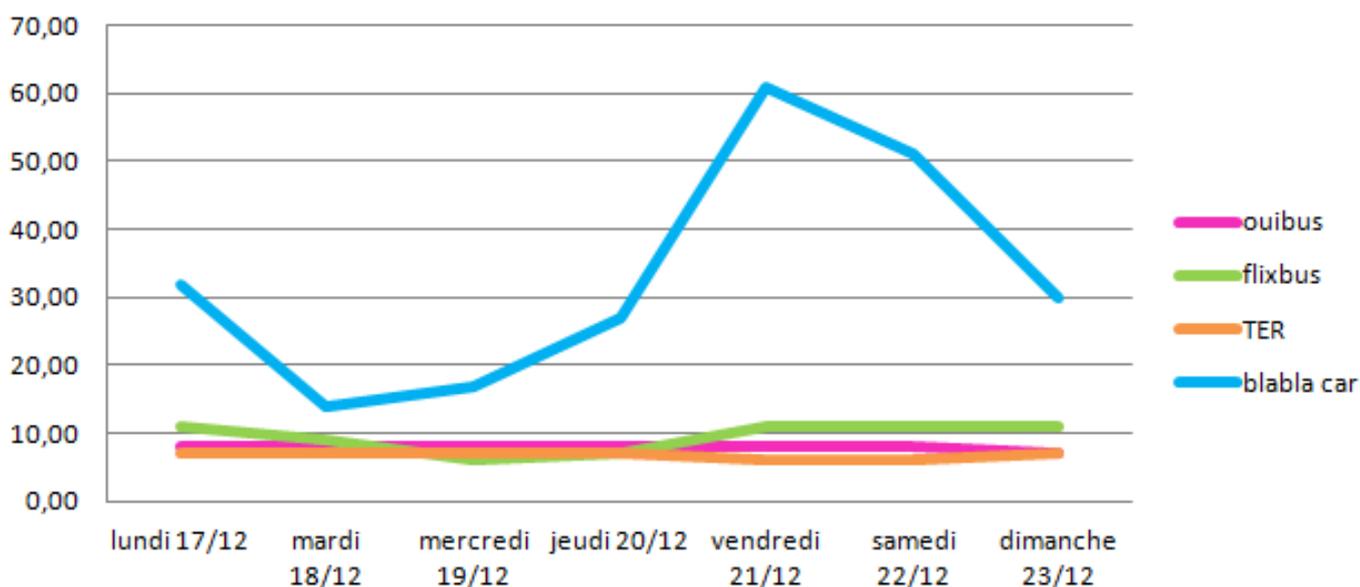
moyens de déplacements disponibles sur ce trajet (voir Graphique 9), et ce notamment en fin de semaine.

Le Tableau 6 ci-dessous confirme par la moyenne des trajets l'écrasante concurrence de BlaBlaCar sur ce trajet en particulier. Néanmoins, la comparaison des fréquences de BlaBlaCar avec celles des SLO et trains est à manier prudemment. En effet, une voiture ne peut prendre que quatre passagers au maximum et, en outre, la voiture est par définition un mode complètement flexible du point de vue des horaires. Ainsi, nous avons à faire à des modes de déplacement tout à fait différents.

Graphique 8 : La fréquence des différents moyens de transport hors covoiturage sur l'axe Lyon/Clermont-Ferrand lors de la semaine 51 de 2018.



Graphique 9 : La fréquence des différents moyens de transport sur l'axe Lyon/Clermont-Ferrand lors de la semaine 51 de 2018.



Enfin, l'étude de cas sur le trajet Grenoble/Lyon Saint-Exupéry donne des résultats assez différents concernant le covoiturage, pouvant s'expliquer par la particularité de cette liaison vers un aéroport. Là encore, les SLO se caractérisent par des fréquences plus importantes que le train (le TGV dans ce cas précis). En revanche, comme le montre le Graphique 10 ci-dessous, c'est ici une liaison SLO, celle de l'opérateur Ouibus, qui se distingue par le plus grand nombre de liaisons. Les liaisons BlaBlaCar sont ici assez réduites, ce qui peut s'expliquer par le fait que les usagers préfèrent ne pas utiliser leur voiture pour aller à l'aéroport et la laisser stationnée sur place durant leur voyage.

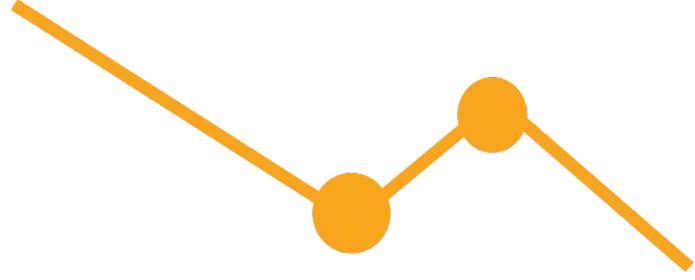
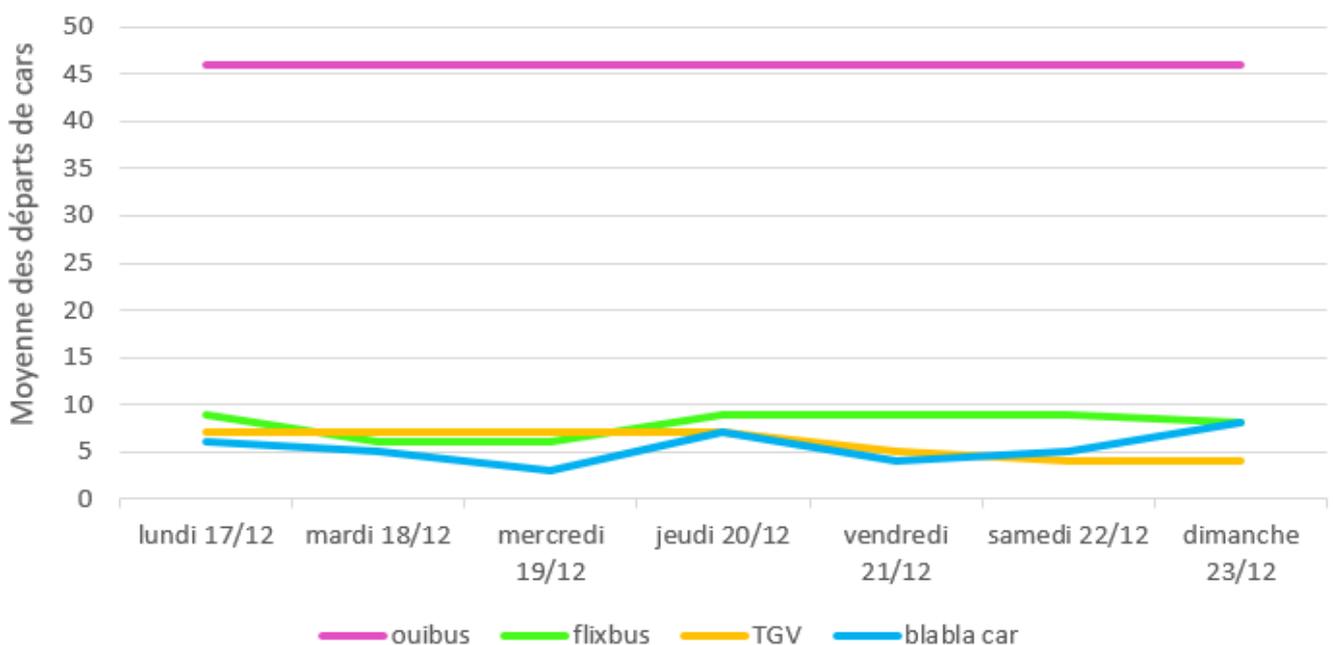


Tableau 6 : Les moyennes quotidiennes des trajets proposés selon les différents moyens de transport sur l'axe Lyon/Clermont-Ferrand la semaine 51 de 2018.

	Flixbus	Ouibus	TER	Blablacar
Moyenne nombre de trajets/jour	7,85	9,42	6,7	31,7

Réalisation Atelier Cars Macron le 05/01/2019.

Graphique 10 : La fréquence des différents moyens de transport sur l'axe Grenoble/ Lyon-Saint-Exupéry lors de la semaine 51 de 2018.



Réalisation Atelier Cars Macron le 05/01/2019.

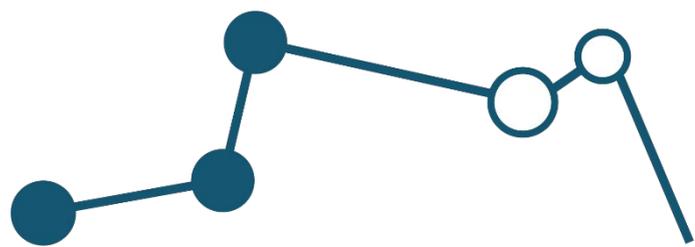
Comparaison du volume de l'offre : une offre ferroviaire plus conséquente que l'offre SLO ou encore que le covoiturage

Cependant, lorsque nous nous penchons sur le volume de l'offre de chaque mode de transport, il ressort que le train est celui qui propose le plus de places aux voyageurs. En effet, même si l'offre ferroviaire est moins fréquente, la capacité des trains reste plus importante que celle des cars SLO ou encore plus que le covoiturage. La différence est significative sur la liaison Grenoble/Lyon Saint-Exupéry : l'offre TGV proposant 4000 places de plus que le car (Ouibus et Flixbus). Sur la liaison Lyon/Clermont-Ferrand, l'offre TER correspond à la somme de l'offre des deux opérateurs.

Tableau 7 : Nombre de places proposées par semaine par chaque mode de transport

	Flixbus	Ouibus	TER	TGV	Blablacar
Lyon/CF	3630	3025	7050	/	928
Grenoble/LSE	3080	17710	/	24600	152

Réalisation Atelier Cars Macron le 18/03/2019.



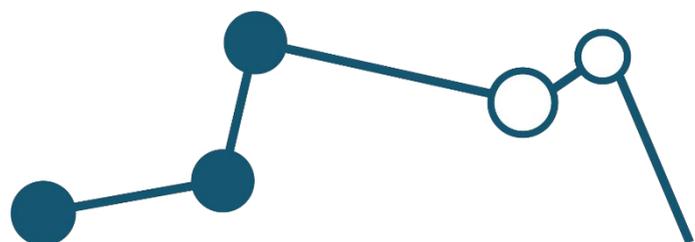
Conclusion de la partie 1

En conclusion de cette première partie sur l'offre SLO et son intégration au système de transport, nous pouvons relever différents éléments saillants, utiles pour la suite du propos et pour notre enquête. D'abord, nous avons fait le constat d'une bonne intégration des SLO dans le système de transports français. Le développement de l'offre s'est déroulé en deux phases, conduisant à une rationalisation de l'offre et une concentration des opérateurs nationaux. L'étude de l'offre nous a également permis de nuancer les objectifs énoncés par la loi. En effet, si l'on peut parler dans certains cas de complémentarité et de création de nouvelles mobilités, la concurrence avec les grandes lignes de la SNCF semble avérée. De plus, l'expansion de l'offre sur le territoire, en développement constant depuis 2015, participe à une tendance actuelle de remise en question du rail et menace les positions de la SNCF. Enfin, l'étude de cas menée sur la région Auvergne-Rhône-Alpes nous a permis de confirmer à l'échelon local les grandes tendances observées dans un premier temps au niveau national. Cette étude met en lumière la concurrence que représentent les lignes SLO pour les lignes SNCF, les cars proposant des tarifs moins élevés et des fréquences plus importantes. Par ailleurs, les comparaisons effectuées révèlent aussi l'importance d'un acteur qu'il ne faut pas négliger : BlaBlaCar. En effet, le covoiturage peut représenter une concurrence directe pour les SLO sur certains trajets. Les covoiturages coûtent dans certains cas moins chers que les trajets en car, et le temps de trajet étant similaire à celui du car, des prix moins élevés en covoiturage pourraient détourner d'éventuels usagers du bus. Il s'agit d'un point qui sera approfondi dans le tome 2.

En guise de synthèse, cette première partie a permis d'étudier le développement de l'offre sur le territoire et la manière dont elle s'intégrait au système de transports existant. Cette offre a rapidement su trouver le succès espéré puisque la fréquentation des cars a été importante dès les premiers mois. Cette hausse de la fréquentation

mène logiquement à un meilleur taux de remplissage des véhicules permettant alors un bilan environnemental plus positif mis en avant dans les discours officiels lors du vote de la loi. En apparence, la libéralisation des cars semble donc permettre un développement soutenable et désirable des transports, tout particulièrement grâce aux faibles prix proposés. Cependant, ce sont ces petits prix qui conduisent à l'absence de rentabilité du marché. Ils risquent également de favoriser l'apparition d'une troisième classe des transports au travers de la relégation des usagers les plus défavorisés vers une mobilité moins confortable, tout comme de créer des besoins de mobilité qui n'existaient pas auparavant, conduisant ainsi à revoir les bénéfices environnementaux recherchés. Enfin, l'étude de l'offre SLO révèle un ciblage prioritaire des territoires attractifs. En effet, les opérateurs privés se sont positionnés là où ils pouvaient potentiellement faire des bénéfices. Si cette stratégie est économiquement fondée, elle pose question aux plans social et politique, en remettant en question l'idée que le service public des zones peu denses pourrait être en partie financé par les bénéfices réalisés en zone urbaine. Le modèle de cette offre va donc à l'encontre d'un service public de desserte de tous les territoires et pose ainsi un problème de solidarité nationale et d'équilibre des territoires. Les SLO viennent donc concurrencer le modèle du service public des transports français.

Compte tenu de ces constats, il est donc important, dans une seconde partie, d'étudier le modèle économique de ce marché, la sociologie de ses passagers et son bilan environnemental afin de répondre à ces divers questionnements.



Chapitre 2

Durabilité et désirabilité de l'offre SLO : une lecture économique, sociale et environnementale



1) Libéralisation, plateformisation et concentration du marché : un modèle économique *low-cost* spécifique

Cette première sous-partie a pour objectif de questionner le fonctionnement de ce dispositif économique de libéralisation de l'offre de transport interurbain par car et ses conséquences pour les opérateurs et les usagers. Sachant qu'à ce jour, le système économique régissant le marché du transport par autocar n'est pas encore viable, son maintien et les conditions de sa rentabilité - et donc de sa durabilité - nous interrogent et demandent une analyse spécifique.

Pour comprendre l'organisation et le fonctionnement de ce secteur, il est essentiel d'appréhender son modèle économique « low-cost », à la fois libéralisé, concentré et reposant essentiellement sur des plateformes numériques. Dans un premier temps, il s'agit de dépasser la vision économique initiale à l'origine de la loi par l'analyse de la réalité de son application. En effet, l'objectif initial d'offrir un service bénéfique à tous n'est pas totalement atteint, la libéralisation du marché ayant des effets pervers sur le plan social (conditions de travail), territorial (sous-investissement dans les trajets les moins rentables) et économiques (déficit des opérateurs).

Ensuite, le processus de plateformisation, inséparable de l'offre low-cost qui se développe, doit être interrogé. Il témoigne d'une tendance des opérateurs à la limitation des coûts par l'utilisation des technologies numériques favorisant l'innovation. Cette plateformisation structure à la fois le positionnement des opérateurs mais également l'expérience des usagers, dont il convient de décrire les manifestations et les enjeux qui en découlent.

Finalement, la concentration des opérateurs dans un marché très concurrentiel pose inévitablement la question de la rentabilité, du prix pratiqué et ainsi, des stratégies employées par les acteurs du marché. L'analyse de ce triptyque permet de mieux appréhender la durabilité économique du service.

Encadré 8 : Méthodologie de la sous-partie

Pour cette sous-partie, une analyse documentaire a été réalisée à partir de différentes sources. En plus des rapports de l'Arafer, certains documents officiels ont été analysés : des documents de politique économique issus de l'OCDE, des extraits des débats parlementaires relatifs à l'étude du projet de loi « *Croissance, activité et égalité des chances économiques* » (articles 1 et 2) et des rapports d'analyse économique du marché des autocars interurbains produits par France Stratégie. Par ailleurs, une revue de presse au sein de différents journaux nationaux a été menée (*Les Echos, Le Monde, Le Figaro, Libération, Rue89, Le Parisien, Le Courrier International, L'Express*) sur les questions de rentabilité, de prix et de conditions de travail. Les sites officiels des principaux opérateurs (Ouibus, Flixbus, Isilines), ainsi que les communiqués de presse (SNCF/Blablacar) et les publicités (Buzzman pour Ouibus) ont aussi été analysés. Enfin, les rapports sur le digital et ses utilisations (We Are social, Hootsuite), ont permis de compléter notre travail.

a) De la libéralisation du marché au service *low-cost* : entre théorie et pratique, une vision économique évolutive

De l'adoption de la loi en 2015 à la réalité du marché libéralisé en 2019, le transport par autocar a évolué de l'idée d'une autorégulation autour d'un certain rapport qualité-prix vers un modèle *low-cost*, voire très *low-cost*. Ce modèle, appliqué au transport par autocar, apparaît à la fois comme sa force d'attraction et son talon d'Achille si les SLO ne parviennent pas à rentabiliser leurs services. L'historique de la libéralisation de ce marché et l'analyse de ses manifestations actuelles permettent d'appréhender son caractère à la fois prévisible et fortuit, dévoilant les défis économiques à relever aujourd'hui pour les opérateurs du secteur.

En théorie, la concurrence pour une meilleure qualité/prix du service

Dans un contexte global d'ouverture croissante des économies depuis les années 1980, la libéralisation du marché de transport par autocar en France suit les recommandations de l'OCDE et les dynamiques européennes (Royaume-Uni et Allemagne, voir encadré n°3).

Dès 2008, l'OCDE évoque une « *marge d'amélioration du bien-être du consommateur grâce aux effets potentiellement bénéfiques d'une concurrence accrue au niveau des prix et de la qualité* ». La libéralisation des industries de réseau est alors recommandée comme un moyen d'améliorer l'accès et l'expérience des usagers.

A ce titre, l'OCDE incite les pays européens à une dérégulation quasi-totale du secteur du transport par autocar interurbain. Cela permettrait d'inaugurer une nouvelle manière de voyager tout en diminuant les « *inefficiencies* » du secteur ferroviaire desservant les mêmes parcours à travers une « *concurrence intermodale* »¹. La mise en concurrence sectorielle et intersectorielle - et non pas la complémentarité - est alors affichée comme un synonyme d'efficacité économique, suivant une vision libérale. Ces recommandations seront transposées dans le règlement européen n°1073/2009, ouvrant la voie à la libéralisation du secteur au niveau national.

Cette vision économique guide le projet initial de la « *loi Macron* », qui prône avant tout la « *performance en termes de coûts* » pour les opérateurs et leurs usagers². En effet, l'avantage du bus par rapport au transport ferroviaire ou aérien se matérialise par des coûts fixes moins élevés et une utilisation des infrastructures routières, permettant une plus grande flexibilité des lignes proposées. D'après Emmanuel Macron, « *l'ouverture à la concurrence des liaisons par autocar apportera donc plus de mobilité, et à moindre coût ; pour beaucoup de nos concitoyens, elle offrira aussi du pouvoir d'achat et une plus grande capacité à se déplacer. Ensuite, cette réforme permettra le développement d'une nouvelle forme de mobilité et donc, là aussi, des créations d'emplois et d'activités* »³. Ce discours prône les vertus de la libre concurrence qui produirait un « *choc d'offre* » contribuant à la fois à faire baisser le prix du service à travers la

**« Effets
potentiellement
bénéfiques d'une
concurrence
accrue »**

concurrence accrue et à développer les emplois du secteur (opérateurs, conducteurs de bus et sous-traitants). D'après le rapport d'évaluation de la loi par France Stratégie, 22 000 emplois directs et indirects auraient dû être créés conséquemment à une augmentation de l'offre de 50%, comme cela avait été observé au Royaume-Uni⁴.

Théoriquement, selon cette vision libérale, l'ouverture à la concurrence serait bénéfique à la fois du côté des opérateurs, qui développent et doivent améliorer sans cesse leur service afin de rester compétitifs, et du côté des usagers, qui bénéficient directement de cette compétitivité qualité/prix.

En pratique, un service low-cost et une guerre des prix/trajets

La loi de libéralisation du marché a effectivement eu comme première conséquence d'accroître la concurrence sur les prix et les trajets proposés, attirant, 6 mois après son adoption, sept opérateurs principaux : Isilines/Eurolines, Megabus, Flixbus, Ouibus, Starshipper et Alsa⁵.

Alors que la concurrence sur les trajets est très forte (voir chapitre 1), celle qui s'exerce sur les prix a fait converger les opérateurs vers une stratégie *low-cost* pour attirer un segment du marché sous-exploité, ciblant dès le début « *les plus jeunes et les voyageurs les plus sensibles au prix des transports* »⁶. Cette offre, fondée sur des voyageurs au budget contraint, implique des prix très bas, induisant des coûts minimisés pour les opérateurs. Cette conception correspond à la définition du

¹« Chapitre 5. Récolter les fruits de l'intensification de la concurrence dans les industries de réseau ». *Etudes économiques de l'OCDE* 7, n° 7 (2008): 147-68

²Assemblée nationale, « N° 2447 - Projet de loi pour la croissance et l'activité », 11 décembre 2014,

³Assemblée nationale, « Question au gouvernement N°2510 de M. Gilles Savary », 27 janvier 2015,

⁴Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité. « Ouverture de l'offre de transport par autocar ». France Stratégie, janvier 2015.

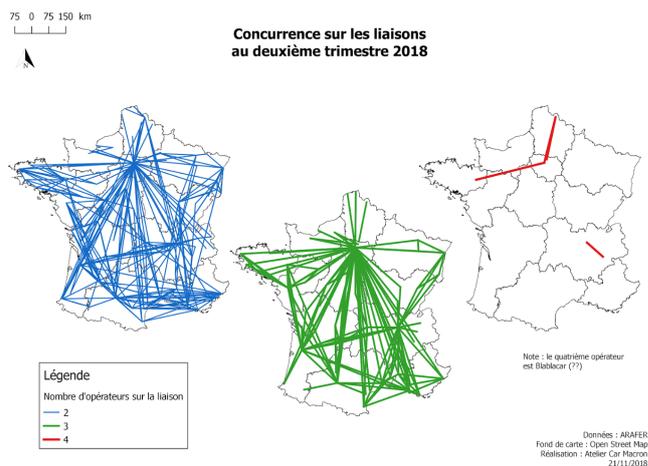
⁵France Stratégie. « Autocars interurbains : un bilan après six mois d'ouverture ». La Note d'analyse. France Stratégie, mars 2016

⁶Assemblée nationale. « N° 2447 - Projet de loi pour la croissance et l'activité », 11 décembre 2014.

modèle *low-cost*, qui consiste à pousser à l'extrême la logique de réduction des coûts (Kestel, 2018). En effet, d'après le directeur d'Isilines : « *dans ce secteur, les sujets majeurs sont la flexibilité et la réduction des coûts marginaux* »⁷. Conséquemment, la logique d'aménagement des zones dites creuses, c'est-à-dire mal desservies par les transports, et la qualité du service doivent être réduites, requérant pour les opérateurs de trouver un point d'équilibre entre la qualité et le prix.

Du point de vue du maillage territorial de l'offre, certaines données économiques permettent de mieux comprendre sa répartition sur le territoire (décrite au chapitre I). Tout d'abord, les opérateurs ne sont pas incités à desservir les villes les plus isolées, qui coûtent plus cher à l'investissement que ce qu'elles rapportent à l'exploitation. Les lignes exploitées sont pour un quart d'entre elles concurrentielles, c'est-à-dire desservies par plusieurs opérateurs. Elles le sont plus précisément sur 441 liaisons, qui apparaissent comme plus fréquentées et donc plus rentables, concentrant 88 % de la fréquentation⁸.

Carte 19 : Concurrence sur les liaisons au deuxième trimestre 2018



« *Les sujets majeurs sont la flexibilité et la réduction des coûts* »

Cette question a été discutée lors des débats parlementaires, au cours desquels la portée de la libéralisation du marché a été relativisée, car celle-ci « *ne réglera en rien la question du développement des transports dans les zones sous-dotées où l'ouverture d'une ligne, de toute façon, ne sera pas rentable pour une entreprise privée* »⁹. Ainsi, l'équilibre recherché par les opérateurs est de se positionner le plus possible sur des dessertes exclusives et fréquentées donc rentables afin de s'octroyer un monopole sur des parts de marché. A ce titre, 53% des villes desservies le sont en exclusivité¹⁰. Cette stratégie repose sur la flexibilité permise par les infrastructures routières, permettant de tester et de supprimer tout aussi rapidement un trajet.

⁷Steinmann, Lionel. « Isilines vise la rentabilité pour mi-2018 ». *Les Echos*, 7 juin 2017.

⁸Arafer. « Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar », 3e trimestre 2018.

⁹« Assemblée nationale - Compte rendu intégral de la deuxième séance », 27 janvier 2015.

¹⁰Arafer. « Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar », 3e trimestre 2018.

Concernant le confort et le service, le système *low-cost* se caractérise généralement par une qualité des prestations réduite (réservation uniquement sur internet, modalités de remboursement complexes, coûts supplémentaires pour chaque service complémentaire...), afin de limiter les coûts de production du service. On note néanmoins une certaine flexibilité des compagnies de bus, qui donnent la possibilité aux clients de se faire rembourser leur billet en bons d'achat (gratuitement chez Ouibus, avec des frais d'annulation ne dépassant pas cinq euros chez Flixbus). Par ailleurs, il n'y a pas de limitation en termes de nombre de bagages autorisés. Toutefois, il y a très peu, voire pas de guichets (en fonction des compagnies), et le service après-vente peut être difficile à contacter.

Afin de baisser au maximum les coûts fixes, cette faible qualité du service s'accompagne d'une « *gestion intensive des salariés* » (Kestel, 2018). Ceux-ci subissent parfois une pression concernant les horaires (retard, travail de nuit...) rendant difficile le paiement des heures supplémentaires en cas de retard sur le trajet annoncé¹¹. De plus, la CGT invite à réfléchir à la question du « *dumping social* » par le cabotage (possibilité de faire travailler temporairement en France des conducteurs étrangers non soumis au droit du travail français), tirant le système de rémunération à la baisse. Elle dénonce également le faible nombre de jours de repos hebdomadaires et le niveau peu élevé de la prime de découcher¹². Ainsi, pour concilier rentabilité et prix bas, ce système *low-cost* tend à menacer les conditions de travail des conducteurs,

¹¹Courtois, Maia. « Les conditions de travail des chauffeurs ont un train de retard ». *Libération*, 6 septembre 2018.

¹²« Création d'un statut spécifique pour les conducteurs des « cars Macron » ». *Le Monde*, 10 mars 2017.

d'autant plus lorsqu'ils sont employés par des entreprises sous-traitantes étrangères.

Cette réduction des coûts se répercute sur les prix. Plus encore, d'après l'économiste Yves Crozet : « *la stratégie est d'occuper le terrain pour empêcher l'autre de prendre pied* »¹³, expliquant la guerre des prix très bas inaugurée par Ouibus avec des prix d'appel au kilomètre de 3 à 4 centimes (5 euros pour un Paris-Lyon). Cette tentative d'accaparement des parts de marché vise à la fois à capter et fidéliser la demande, tout en éliminant les opérateurs concurrents les plus vulnérables. Cependant, du fait de cette stratégie de prix d'éviction - à la limite voire inférieure au coût de production - les opérateurs restent déficitaires : les pertes s'établissent à 35 millions d'euros pour Ouibus, 15 millions pour Isilines et 5 millions pour Flixbus en 2017¹⁴. En effet, ces prix cassés créent un manque à gagner face à une multiplicité d'opérateurs et un taux de remplissage respectif des autocars insuffisant, passant de moins de 30% à ses débuts à environ 60% aujourd'hui¹⁵, une grande partie des autocars restant à moitié vides.

Malgré tout, la hausse progressive de la demande a créé un appel d'air pour une augmentation toute aussi progressive des prix, basée sur une stratégie de « *Yield Management* ». Cette tarification flexible - issue de la déréglementation du transport aérien dans les années 1980 - consiste à fixer le meilleur prix en temps réel en fonction de l'offre et du comportement de la demande, permettant

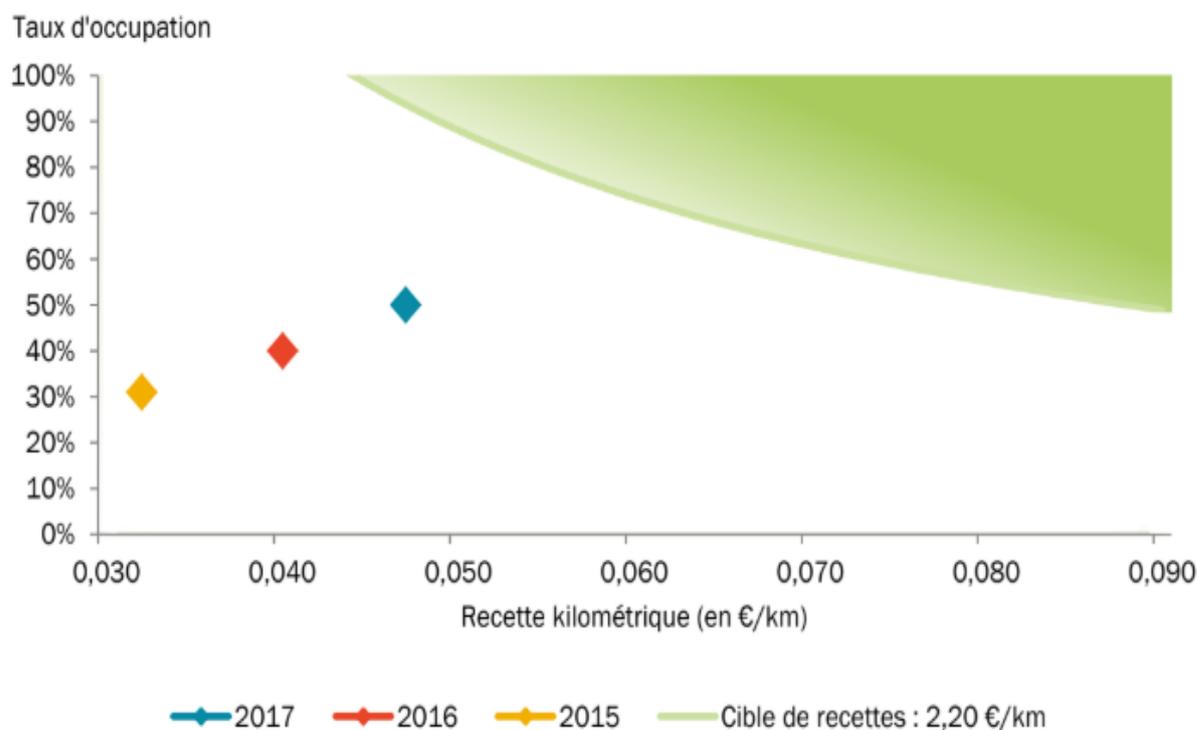
¹³Elkaïm, Alban. « « Cars Macron » : la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus ». *Rue89Lyon* (blog), 2 mai 2017.

¹⁴Blaquière, Jean. « La lente rentabilité des « cars Macron » ». *Le Figaro*, 10 janvier 2019.

¹⁵Arafer. « Rapport annuel: Marché du transport par autocar et gares routières », 6 novembre 2016. & Arafer. « Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar », 3e trimestre 2018.

d'optimiser le taux de remplissage. Ainsi, le prix moyen du billet est passé de 3,20 euros aux 100 kilomètres en août 2015 à 4,30 euros en 2017¹⁶. Cependant, comme le prix bas apparaît logiquement comme le premier critère de choix de cette offre (à 71% d'après le rapport de 2017 de l'Arafer), les opérateurs font face à un plafond de prix et restent déficitaires, cherchant des solutions du côté des plateformes numériques pour innover, fidéliser les clients et ainsi augmenter le taux d'occupation. L'objectif est donc d'atteindre la « cible de recettes » - en vert sur le graphique - en augmentant ce taux d'occupation (en ordonnées) tout en évitant au maximum d'augmenter la recette kilométrique (en abscisses) pour préserver les clients.

Graphique 11 : Taux d'occupation (en ordonnée en fonction de la recette kilométrique (en abscisse) : niveau d'équilibre pour les opérateurs et évolution constatées sur la période 2015-2017



Source : Arafer (2017)

¹⁶France Stratégie. « Perspectives de développement des autocars », juillet 2017.

b) Manifestations et enjeux d'une « *plateformisation* » de l'offre de transport par autocar

La « *plateformisation* » appliquée au marché des autocars est un phénomène qui touche de façon générale le secteur des transports et du logement. Uber et Airbnb en sont les prototypes. Ces plateformes sont définies comme « *allégées* » par Nick Srnicek¹⁷, qui « *réduisent les actifs au minimum, dégagent des profits en baissant au maximum leurs coûts de fonctionnement* »¹⁸. Ce phénomène s'observe de deux manières dans les SLO. Il apparaît d'abord plus communément comme l'exploitation des applications et des sites internet comme vitrine et lieu de rencontre unique entre l'offre et la demande, soit comme un seul « *marketplace* ». Il apparaît également, suivant la définition précitée, comme un modèle d'entreprise qui met en relation l'offre et la demande sans posséder aucun actif. C'est le cas de Flixbus, opérateur non-exploitant qui propose ses services sans posséder aucun véhicule.

La définition de cette notion appliquée ici n'est pas étendue à la plateforme collaborative - où offreurs et demandeurs sont des particuliers - et ne doit pas être assimilée à l'ubérisation, même si ces manifestations font partie d'un même mouvement économique, technologique et social global (Amar & Viossat, 2018). La mobilité par autocar interurbain questionne ainsi l'ensemble du système de transports à travers ses prix bas et ses plateformes

internet, dont les manifestations et les enjeux sont multiples tant du côté de l'offre que de la demande.

L'avantage des nouvelles technologies de l'information et de la communication

Les gains de productivité (immobiliers, de fonctionnement, de travail...) permis par les plateformes numériques encouragent les nouveaux acteurs économiques de services à fonctionner et s'implanter sur les réseaux internet de manière exclusive, surtout dans le cas d'une offre *low-cost*. La rapidité d'utilisation, notamment de recherche, de réservation et de paiement d'un trajet jusqu'à la dernière minute, permet parallèlement de répondre à une demande d'efficacité instantanée s'appuyant sur des smartphones connectés. Les jeunes usagers disposent d'une aisance particulière des outils numériques, et deviennent de fait les premières cibles. Ainsi, les NTIC apparaissent comme l'intermédiaire idéal entre une offre et une demande de transport *low-cost* moderne.

Ces technologies sont utilisées dans le cadre de la stratégie de captation et de fidélisation des clients mise en œuvre par les opérateurs, conformément à leurs objectifs d'augmentation du taux d'occupation des autocars. Elles sont principalement exploitées sous trois formes : les plateformes de comparaison et d'achat, les campagnes publicitaires et les applications mobiles.

¹⁷ Nick Srnicek, *Capitalisme de plateforme: l'hégémonie de l'économie numérique*, 2018.

¹⁸ Hubert Guillaud, « Quel est le rôle des plateformes dans l'économie numérique ? », Le Monde, *Internet Actu* (blog).

Les plateformes de comparaison et d'achat : entre concurrence et complémentarité

Ces types de plateforme sont plus ou moins multifonctionnelles. Certaines sont des comparateurs extérieurs de l'offre multimodale de transport disponible – comparant covoiturage, car, train et avion - et permettent (sobus.fr) ou non (comparabus.com) d'acheter directement un billet en ligne. Ces acteurs ne sont pas des transporteurs mais proposent un service numérique utilisé par certains voyageurs. Ces plateformes mettent en avant plusieurs critères de choix, puisqu'elles affichant les prix, les horaires, les durées proposées par les différents opérateurs. En tant que sources d'information pour les usagers, elles deviennent un outil de positionnement face à la concurrence et contribuent à tirer les prix vers le bas pour attirer le client.

Parallèlement, au-delà des plateformes classiques des sites officiels pour l'achat de billets, certaines ont un fonctionnement particulier. A titre d'exemple, OUI.sncf.com - à l'issue des négociations avec Blablacar au moment du rachat de Ouibus - est devenue une plateforme mixte, permettant à la fois la comparaison et l'achat de billets en intégrant des offres de covoiturage et en développant des offres combinées train+autocar et train+covoiturage¹⁹. Cet outil intégré mise sur la complémentarité des offres de transport, en proposant des itinéraires intermodaux.

Encadré 9 : extrait d'article

« *Nous n'avons plus peur de nous faire cannibaliser, justifie Julien Nicolas, directeur général adjoint de OUI.sncf Nous nous sommes aperçus, quand nous avons commencé à vendre des billets de bus avec Ouibus, que le train pouvait être complémentaire d'autres modes de transport.* » Pour preuve, selon le site Internet, 30% des clients Ouibus n'étaient pas des clients OUI.sncf et pour 10% d'entre eux, ils ont finalement acheté des billets de train²⁰.

Ce discours témoigne d'un revirement relatif de la vision de la multimodalité chez certains opérateurs, conscients que le trajet entre le point de départ et la destination finale des voyageurs tend à s'effectuer de plus en plus via une combinaison de modes de transport différents, et ne peut rarement

se faire qu'avec un seul mode de transport collectif. A ce titre, la SNCF renforce aujourd'hui sa stratégie multimodale : elle cherche moins à éliminer les autres modes de transport qu'à en tirer un certain bénéfice, en utilisant leurs services et leur marque pour améliorer sa propre offre et sa visibilité. Ouibus

était de ce point de vue dans une situation plus avantageuse que les autres opérateurs, jusqu'à son rachat par Blablacar.

**« Le train
pouvait être
complémentaire
d'autres modes
de transport »**

¹⁹SNCF. « SNCF s'allie à Blablacar pour développer la multimodalité ». Communiqué de presse, 12 novembre 2018.

²⁰Vérier, V. (2018, décembre 12). Covoiturage : BlaBlaCar débarque sur le site OUI.sncf. *Le Parisien*.

Les campagnes publicitaires : un enjeu de visibilité et une arme concurrentielle

Les campagnes de communication ciblées apparaissent sur différentes plateformes (internet, réseaux sociaux, applications...). Elles sont primordiales pour les opérateurs dans leur stratégie de développement. D'une part, elles font office de vitrine de l'opérateur, mettant en scène ses spécificités pour marquer les esprits (couleurs, slogans, « *offres spéciales* », cartes jeunes ou de fidélité...). D'après la fiche de poste d'un *Community Manager* pour Ouibus²¹, l'objectif est de développer la réputation de la marque, principalement en animant les réseaux sociaux. D'autre part, les marketplaces (sur le site des opérateurs, sur Facebook...) étant également des lieux d'expression des internautes à travers la rubrique « *commentaires* », constituent une source de données à exploiter afin de cibler plus précisément des segments potentiels de marché. A ce titre, les campagnes publicitaires réalisées par Buzzman pour Ouibus de 2015 à 2018 mettent principalement en scène des jeunes et des seniors au cours de voyages ou de retrouvailles intergénérationnelles en famille ou entre amis (voir photo 2). Ces catégories de population semblent en effet avoir été identifiées comme des consommateurs cibles. En outre, les personnes d'une quarantaine d'années (« Luc de Strasbourg ») semblent également ciblées, qui n'étaient pas à priori leurs premières cibles.

Photo 2 : Campagne « *On vous emmène* » de Buzzman (2015)



²¹Archimag. « Offre d'emploi - Community Manager pour Ouibus », 16 novembre 2016.

Les outils de la communication et du digital sont ainsi un vecteur important de la plateformisation des opérateurs, en lien avec le développement des réseaux sociaux, des datas et des pages publicitaires personnalisées. De ce fait, leur image sur la toile devient un enjeu de taille, 88% des Français étant des utilisateurs d'internet et 58% des utilisateurs actifs des réseaux sociaux²²:

A ce titre, ces outils deviennent un champ de bataille entre les opérateurs, où Ouibus apparaît une nouvelle fois comme très compétitif, inondant les réseaux sociaux et faisant appel à des agences de publicité renommées. Transdev avait d'ailleurs saisi l'Autorité de la concurrence en 2016, accusant la SNCF « *d'abuser de sa position dominante [...] en faisant bénéficier sa filiale Ouibus des moyens tirés du monopole ferroviaire* », impliquant notamment ses moyens de communication (décision 17-D-08 du 1er juin 2017), accusation reprise par Flixbus.

Les applications et leurs fonctionnalités : innovations et partenariats stratégiques

Aujourd'hui, 75% des Français ont un téléphone mobile, qui est dans plus de la moitié des cas un smartphone connecté²³. Les applications recouvrent ainsi un intérêt tout aussi particulier, ayant les avantages de l'ergonomie, l'instantanéité et la mobilité.

Flixbus s'est adapté à ce nouveau contexte et s'impose comme « *l'Uber du bus* »²⁴, développant une application innovante face à ses concurrents. Comme Uber, celle-ci propose la géolocalisation en temps réel des bus : « *ouvre simplement ton billet et tu pourras voir quelle distance te sépare de ton lieu d'arrivée ou s'il te reste simplement un peu de*

²²We Are Social, Hootsuite. « Le Digital En 2018 », 29 janvier 2018.

²³We Are Social, Hootsuite. « Le Digital En 2018 », 29 janvier 2018.

²⁴Sancey, Yves. « Flixbus, l'Uber du bus ». Le Courrier, 7 octobre 2018.

temps pour un café avant le départ»²⁵. Plus encore, Flixbus propose, à l'image de la SNCF et de Blablacar, une combinaison autocar+Uber avec son « *offre dernier kilomètre* » en VTC pour se positionner sur des trajets porte-à-porte. L'application Uber permet parallèlement de visualiser des points de prise en charge et de déposer virtuellement aux arrêts desservis par Flixbus²⁶. Ainsi, le développement des applications mobiles est une opportunité pour innover, développer des partenariats stratégiques, enrichir les services et se démarquer de la concurrence. Face à Flixbus, Ouibus et Isilines ont également prévu de développer la géolocalisation de leurs autocars pour rester compétitifs sur le marché du digital²⁷.

Enjeux de la plateforme : une « expérience usager » plus confortable pour de nouvelles parts de marché

Ainsi, cette « *plateformisation* » de l'offre de transport en autocar encourage à l'innovation pour améliorer « l'expérience usager » et acquérir de nouvelles parts de marché. Les opérateurs concourent à offrir des services moins coûteux, tout en visant une relative qualité de service à bord.

Tout comme le temps de trajet, le confort apparaît comme un élément secondaire mais important, les plaintes sur les dysfonctionnements étant par ailleurs nombreuses sur les pages respectives des opérateurs sur les réseaux sociaux. Cette piste a été analysée dans l'enquête de terrain (voir tome 2). Elle apparaît comme une voie d'amélioration possible pour une fidélisation réelle et à long terme des passagers, contrairement au temps de trajet qui reste généralement plus long que les autres modes de transport. L'enjeu ici serait que le car apparaisse

non pas comme un mode de transport par défaut, pour son prix, mais comme une réelle alternative confortable de transport, comme en Espagne, où la compagnie Alsa offre par exemple un service « *premium* », avec des sièges plus confortables, des écrans individuels connectés, un menu à la carte, ou encore un service de transport porte-à-porte²⁸. Ce processus de fidélisation des usagers par le confort à bord, impliquant nécessairement une hausse des prix, pourrait favoriser l'émergence d'une autre clientèle. Cependant, cette option pourrait entraîner le départ des usagers pour qui le service serait devenu trop cher, constituant le cœur de la clientèle actuelle. Ce « *pari* » apparaît donc comme périlleux. Ainsi, serait-il possible de proposer un service de meilleure qualité avec un modèle low-cost ?

Flixbus, « l'Uber du bus »

Par ailleurs, les partenariats développés avec Blablacar ou Uber pour améliorer « l'expérience usager » prouvent la complémentarité des services de transports collaboratifs individuels à la demande. Ces services véritablement « *ubérisés* » servent de source d'inspiration pour les autocaristes, qui reprennent à leur compte la « *plateformisation* » qu'ils ont initialement développée. Cela implique de redoubler de vigilance face à leur modèle salarial plus libre et moins protecteur, qui est également intégré à travers le développement du recours à des entreprises sous-traitantes pour employer les conducteurs de bus.

²⁵Site officiel de Flixbus

²⁶Garbay, Antoine. « FlixBus s'allie à Uber pour offrir une solution complète à ses clients ». *Le Figaro*, 30 août 2018.

²⁷ Sites officiels de Ouibus et Isilines

²⁸20Minutos. « Alsa oferta el servicio Premium de atención personalizada de Santander a Oviedo, País Vasco, Logroño y Zaragoza ». *20minutos.es*, 7 juillet 2016.

c) Vers une concentration des opérateurs dans un marché très concurrentiel : les cas de Ouibus, Flixbus et Isilines/Eurolines

Encadré 10 : extrait d'article

« La stratégie est d'occuper le terrain pour empêcher l'autre de prendre pied, analyse Yves Crozet. Pour le moment, les trois opérateurs (en 2017, il ne reste plus que Flixbus – numéro 1, Ouibus, et Isiline, NDLR) qui restent perdent de l'argent, et c'est à celui qui résistera le plus longtemps, qui pourra finalement rentabiliser parce qu'il sera le seul à exploiter ce marché »²⁹.

L'ouverture à la concurrence, si elle a fait croître le nombre d'opérateurs jusqu'à sept la première année (dont cinq principaux selon l'Arafer), tend depuis 2016 à une concentration du marché autour de Ouibus, Flixbus et Isilines/Eurolines. Cet oligopole résulte de la charge financière du modèle *low-cost* adopté, aggravée par la guerre des prix, qui a progressivement limité le nombre d'opérateurs, qui sont sortis du marché ou ont été rachetés (Starshipper par Ouibus, Megabus par Flixbus en 2016...). Cette concentration apparaît comme le symptôme d'une distorsion de la libre concurrence, qui devient destructrice à travers un alignement vers le bas pour rester compétitif, causant des millions de pertes chaque année pour les opérateurs. Malgré la hausse de la fréquentation, des recettes et des prix entre 2015 et 2018, le taux de remplissage reste insuffisant par rapport aux prix pratiqués, comme montré précédemment.

²⁹ Elkäim, A. (2017, mai 2). « Cars Macron » : la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus.

Une étude de cas de l'organisation et des prestations proposées par les trois entreprises du marché³⁰ pourrait nous éclairer sur les forces et les faiblesses de chacun, afin d'élaborer des pistes sur la viabilité et ainsi, la durabilité du service.

Organisation stratégique des trois opérateurs

Sur ce marché des autocars, plusieurs configurations d'entreprise sont envisageables, allant de la compagnie très intégrée à la compagnie « *chapeau* »³¹.

La première configuration consiste à prendre en charge tout le processus de production du service, de la gestion des autocars et des conducteurs à la tarification et la commercialisation des billets. C'était le modèle choisi par Megabus, un des premiers opérateurs à se retirer du marché, qui a été racheté par Flixbus. En effet, même si ce modèle permet de développer rapidement une offre et de mieux protéger les salariés, il est rattrapé par le second modèle qui profite d'une division et rationalisation du travail permettant de limiter plus efficacement les coûts fixes.

³⁰Au moment de l'étude, Isilines/Eurolines n'avait pas été racheté par Flixbus

³¹France Stratégie. « Autocars interurbains : un bilan après six mois d'ouverture ». La Note d'analyse. France Stratégie, mars 2016.

Le second modèle repose sur une entreprise mère qui passe des contrats avec des PME pour la gestion du service de transport (autocars, conducteurs). Les conditions de travail de ces derniers dépendent alors des sous-traitants. Elles sont donc variables selon les entreprises, d'autant plus lorsqu'elles sont étrangères, nous l'avons vu. Dans ce modèle, l'opérateur s'assure seulement du développement du réseau (planification, tarification, réservation, marketing). C'est le mode de fonctionnement de Flixbus, qui résiste dans le temps et dont s'inspirent de plus en plus Isilines/Eurolines et Ouibus, adoptant un modèle mixte, au croisement de ces deux systèmes. Ces opérateurs disposent de leurs propres autocars et conducteurs (ou de ceux de leur « maison-mère » Transdev pour Isilines/Eurolines) pour une part de leur activité, et font appel pour le reste à leurs partenaires sous-traitants, tel Ouibus avec Starshipper.

Graphique 12 : Répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs disposant d'un réseau national. Graphique tiré du Rapport annuel 2018 de l'ARAFER.

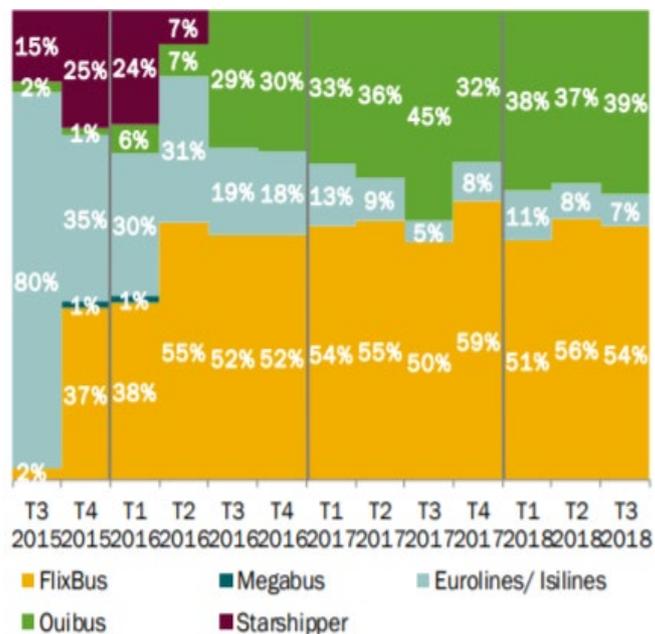


Tableau 8 : Division du travail chez Flixbus

Flixbus	Entreprises locales
Planification du réseau	Achat des cars
Marketing	Exploitation des cars
Acquisition des clients online	Recrutement des chauffeurs
Système de réservation	

Tableau réalisé d'après l'explication du directeur de Flixbus Y. Lefranc-Morin (Médiapart, 9 février 2017)

Au-delà de leur organisation interne, les stratégies de positionnement des trois opérateurs sur les différentes lignes sont différenciées, comme on peut le voir à travers la répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs.

En effet, Flixbus dessert 54% des villes intervenant en exclusivité, Ouibus 39% et Isilines/Eurolines, 7%. Flixbus est alors l'opérateur dont l'offre est la plus diversifiée et qui opère le plus grand nombre de départs quotidiens. Ce graphique 12 montre aussi la sortie du Megabus et Startchipper en 2016.

A contrario, la stratégie d'Isilines traduit une volonté de se positionner sur des lignes concurrentielles, jugées plus fréquentées et performantes. De plus, d'après Hugo Roncal, directeur général d'Isilines : « la quête de volumes a été abandonnée, au profit d'une offre beaucoup plus flexible, avec une augmentation des circulations le week-end et pendant les vacances scolaires, et une réduction de la voilure en période creuse »³². Ce dernier

³²Steinmann, Lionel. « Isilines vise la rentabilité pour mi-2018 ». *Les Echos*, 7 juin 2017.

opérateur tente donc de réduire son déficit en abandonnant des parts de marché, au profit de lignes plus rentables, s'éloignant d'une dynamique de maillage territorial. Ce risque était par ailleurs annoncé par la députée Fanélie Carrey-Conte, comme mentionné dans la première sous-partie.

Ainsi, il serait intéressant de comparer les deux leaders du secteur qui ont un positionnement relativement similaire sur le territoire, tous deux en quête de volume afin de conquérir le plus de parts de marché.

Etude de cas : comparaison des offres de Flixbus et Ouibus

Face aux stratégies analysées (organisationnelles, numériques, de maillage territorial...), on pourrait se demander pour quel opérateur celles-ci fonctionnent mieux que pour les autres. Même si ces données ne sont pas officielles mais seulement rapportées et relayées par la presse, les pertes, nous l'avons dit, s'établissent à 35 millions d'euros pour Ouibus et à 5 millions pour Flixbus en 2017³³. Flixbus, avec son organisation et ses stratégies numériques et de planification du réseau, semble donc mieux supporter les prix bas du service.

³³ Blaquière, Jean. « La lente rentabilité des «cars Macron» ». *Le Figaro*, 10 janvier 2019.

Encadré 11 : Méthodologie d'analyse des offres de Ouibus et Flixbus

Nous avons décidé de réaliser une étude de cas sur la ligne Paris Bercy - Lyon Perrache, afin de comparer les offres proposées par Ouibus et Flixbus en termes de prix et de durée du trajet (Isilines est positionné sur ce trajet, mais pas sur les mêmes horaires). Nous avons sélectionné cette ligne car elle fait partie des « top trajets », et est donc particulièrement concurrentielle. D'un point de vue méthodologique, nous avons recensé les prix et horaires proposés le 24 novembre 2018 sur la plateforme *comparabus* par les deux compagnies les mardis entre 12h et 13h et les vendredis entre 18h et 19h, du 4 au 28 décembre 2018. Ces plages horaires ont été sélectionnées car elles sont considérées comme les pics de plus forte et faible affluence, suivant la méthodologie d'American Airlines, qui a inventé en 1988 le *Yield Management* et s'était questionné sur les différences de demande des vols du mardi à 13 heures et du vendredi à 18 heures*. Le choix de la période 4 décembre - 28 décembre repose sur la volonté de comparer des périodes hors et pendant les vacances scolaires.

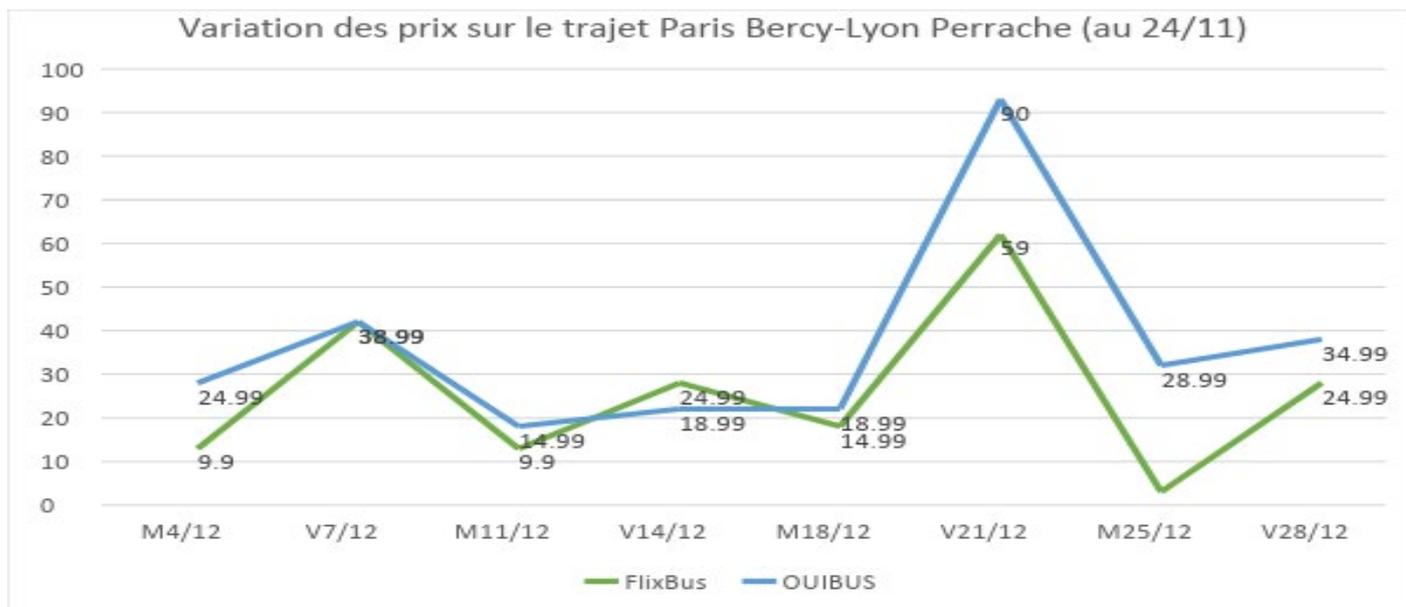
*Delétraz, F. (2018, janvier 8). TGV : comment payer son billet moins cher. Le Figaro. Consulté à l'adresse

Tableau 9 : Comparaison des offres de Ouibus et Flixbus

Paris Bercy-Lyon Perrache	OUIBUS			Flixbus		
	Date	Prix	Heure	Durée	Prix	Heure
Mardi 4/12	24,99	12:15	6:35	9,90	13:00	6:10
Vendredi 7/12	38,99	19:10	6:15	38,9 9	19:15	5:50
Mardi 11/12	14,99	12:15	6:35	9,90	13:00	6:10
Vendredi 14/12	18,99	19:10	6:15	24,9 9	19:15	5:50
Mardi 18/12	18,99	12:15	6:35	14,9 9	13:00	6:10
Vendredi 21/12	90	19:10	6:15	59	19:15	5:50
Mardi 25/12	28,99	12:15	6:35	/	13:00	6:10
Vendredi 28/12	34,99	19:10	6:15	24,9 9	19:15	5:50
Moyenne	33,86			26,1 0		

Source : Comparabus

Graphique 13 : Comparaison des offres de Ouibus et Flixbus



Source : Comparabus

Comme on peut le voir sur le tableau et le graphique ci-dessous (voir tableau 9 et graphique 13), l'offre de Flixbus semble plus avantageuse en termes de prix et de durée sur ce trajet et à cette période.

Sur le mois de décembre 2018, avec une moyenne de prix de 26,10 euros (contre 33,86 pour Ouibus) et une durée de trajet légèrement inférieure, Flixbus semble être l'opérateur le moins cher et le plus efficient du marché aujourd'hui.

Ainsi, cet opérateur a su tirer profit de la libéralisation, de la plateformesation et de la concentration du marché à l'œuvre autour d'un modèle économique low-cost.

On peut ainsi se demander si le marché tend, comme en Allemagne, à un monopole de Flixbus sur le territoire (voir encadré ci-dessous).

COMPARAISON INTERNATIONALE 3 – La structuration du marché du transport de voyageurs par autocar en Grande-Bretagne et en Allemagne

La Grande-Bretagne : une situation d'oligopole dominée par l'opérateur historique, National Express

Le marché du transport interurbain de voyageurs par car a été déréglementé en Grande-Bretagne lors de l'adoption du *Transport Act* en 1980, permettant à tous nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché. D'abord restée publique, la compagnie historique, *National Express*, a été privatisée en 1988, de même que *Citylink* (qui opère essentiellement en Écosse). Dans le cas de la Grande-Bretagne, il y a donc d'abord eu une déréglementation du marché avant que tous les opérateurs ne soient privatisés (White et Robbins, 2012). On peut constater qu'entre 1980 et 1985, le nombre de passagers transportés par car a augmenté et que les prix ont baissé, y compris pour le train. Des itinéraires dans des zones à faible densité ont pu être proposés alors qu'ils n'auraient pas été rentables de développer les infrastructures ferroviaires correspondantes. Enfin, le développement des services de car a permis une meilleure desserte des aéroports alors qu'ils restaient en marge du réseau ferroviaire. Notons toute fois que les prix ont augmenté après la privatisation des compagnies à la fin des années 1980.

Si l'on s'intéresse à l'évolution de l'offre, on peut constater que *National Express* a conservé une position dominante sur le marché depuis 1980, en particulier car la compagnie avait plusieurs avantages au moment de la déréglementation, dont une meilleure connaissance du marché et un accès exclusif jusqu'en 1988 à la *Victoria Coach Station*, station centrale de Londres. Deux autres compagnies ont une place importante. *Firstgroup* opère aussi dans l'ensemble du Royaume-Uni et a développé des activités ferroviaires. *Stagecoach* regroupe notamment *Citylink* et *Megabus.com*, et opère surtout en Écosse.

On notera que la création de *Megabus.com* en 2003 a contribué à faire évoluer le fonctionnement des compagnies de car. Inspiré des offres aérienne *low cost*, cet opérateur a adopté la méthode du *yield management* pour la fixation des prix (reprise ensuite par les autres opérateurs) et a développé de nouveaux itinéraires plus proches de la demande des utilisateurs, notamment en proposant des arrêts dans les campus étudiants. En outre, les réservations ne peuvent se faire que par internet ou par téléphone (absence de guichets). Il semblerait que *Megabus.com* ait réussi à s'intégrer au marché car il aurait trouvé une nouvelle niche, garantissant la rentabilité de ses activités.

D'après P. White et D. Robbins, les activités de *National Express* sont rentables, y compris depuis l'arrivée de *Megabus.com* sur le marché, qui n'aurait pas eu d'effets apparents sur le nombre de passagers utilisant *National Express*. Ce serait également le cas pour *Citylink* et *Megabus.com*, même si ce dernier a mis du temps à le devenir. Cependant, les auteurs attirent l'attention sur le fait que ces compagnies ont recours à des sous-traitants pour la majorité de leurs activités. Il faudrait donc mener des études plus approfondies pour déterminer dans quelle mesure les activités des sous-traitants sont rentables.

Pour conclure, on peut voir que la libéralisation du marché en Grande-Bretagne a conduit à la création d'une situation d'oligopole, avec *National Express* qui domine le marché mais qui reste en concurrence avec d'autres opérateurs. On peut observer que les compagnies tendent à intégrer transports en commun par

route et par rails (en développant leurs activités sur les deux marchés et proposant des trajets combinés), plutôt qu'à les opposer. Il n'en reste pas moins qu'il est difficile pour de nouveaux petits opérateurs d'entrer sur le marché car peu de niches ne sont pas déjà exploitées par *National Express*. La concurrence se fait donc plutôt entre les trois plus grandes compagnies que par l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs indépendants. Ainsi, il est possible de terminer en citant J.-M. Offner (1987, p. 61) :

"Les économistes thatchériens ont eu tort : peu de nouveaux opérateurs se sont risqués à entrer sur le marché des transports urbains; la concurrence même potentielle n'a pas fait diminuer les tarifs, le trafic n'a pas augmenté, l'emploi dans le secteur ne s'est pas développé. Sans doute avaient-ils sous-estimé la qualité de la gestion des exploitants en place et le coût de l'entrée dans le marché. Les opposants à la déréglementation n'ont pas eu raison. Les réseaux n'ont pas été bouleversés, la qualité de service ne s'est pas globalement dégradée."

L'Allemagne : la monopolisation progressive du marché par Flixbus

On a déjà étudié précédemment les évolutions législatives qui ont conduit à la libéralisation du marché en Allemagne en 2013. Il s'agit donc maintenant d'étudier les évolutions en matière de prix et d'acteurs présents sur le marché.

D'après le rapport publié par le ministère des transports en 2017*, le marché a d'abord été traversé par une période de concurrence violente par les prix, avant de se stabiliser à partir de 2015, voir d'augmenter légèrement, permettant une amélioration du prix moyen par kilomètre, même si l'activité n'est pas encore rentable. Les prix restent dans tous les cas très en-dessous de ceux des trains, étant en moyenne entre 5-6 centimes par pass.km contre 16 centimes par pass.km pour le train (12 centimes par pass.km avec les « spartickets »). Ainsi, d'après L. Guihéry (2015), la rentabilité de l'activité est limitée, ce qui conduit à une concentration du secteur.

De fait, si six opérateurs ont été créés entre 2013 et 2016 en plus des 4 opérateurs déjà existants, on peut constater qu'ils ont quasiment tous fait faillites ou été rachetés par Flixbus. Ainsi, en 2017, Flixbus (créé en 2013) maîtrisait 92 % du marché, les 8 % restant étant partagé entre *Deutsche Touring*, *Dein Bus*, *IC Bus* et d'autres plus petits opérateurs. On constatera que la *Deutsche Bahn* n'a pas réussi à conserver sa filiale de car, puisqu'elle a été rachetée par Flixbus. Il semblerait donc que la concurrence intermodale entre le car et le train soit plus forte en Allemagne qu'en Grande-Bretagne. Toutefois, Flixbus a lancé en 2018 sa filiale FlixTrain, qui propose pour le moment des liaisons Berlin – Stuttgart et Hambourg – Cologne. Pour le moment, aucun opérateur n'a réussi à concurrencer la *Deutsche Bahn* sur ses liaisons longue-distances. Il faudra donc suivre avec attention la suite de cette activité.

* Source : « Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017 », publié par le Bundesamt für Güterverkehr.

Si cette tendance vers le monopole se poursuivait en France, les parts de marché exclusives compenseraient les prix bas pratiqués, permettant de viabiliser le service et ainsi, d'éviter une hausse des prix pour atteindre la rentabilité. Néanmoins, les usagers seraient dépendants d'une seule entreprise, qui pourrait décider, du fait de l'absence de concurrence, de réduire ses investissements et donc de limiter l'amélioration du service et du maillage territorial proposés, afin de préserver son chiffre d'affaire. Ainsi, la question d'une réglementation et d'une convention de service public se poserait.

Par ailleurs, les 22 000 emplois annoncés par France Stratégie, qui s'est basée sur la situation allemande et anglaise pour sa prospective, n'ont pas été atteints³⁴. On peut donc constater qu'en France, l'implantation du car dans le paysage des transports semble être plus difficile que dans d'autres pays européens.

Finalement, on peut se demander si ce modèle *low-cost* est socialement souhaitable, les conditions de travail des conducteurs étant détériorées au profit d'une meilleure rentabilité pour les opérateurs et de prix bas pour les usagers. Par ailleurs, UFC-Que Choisir a assigné Flixbus et Ouibus en justice pour leur manque d'informations préalables (retard, annulation...) et leurs horaires et correspondances modifiables « *unilatéralement* » par ces transporteurs³⁵. Cette volatilité de l'offre semble contraindre les usagers, au-delà de la question des prix, par l'offre elle-même qui est de nature instable. Ainsi, cette offre de transport est-elle réellement socialement désirable pour les usagers ?

³⁴Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, « Ouverture de l'offre de transport par autocar » (France Stratégie, janvier 2015),

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fiche-offretransport.pdf>.

³⁵« Des "cars Macron" assignés en justice par UFC-Que Choisir ». *L'Express*, 12 décembre 2017.





2) Entre droit et injonction à la mobilité : la désirabilité sociale de la libéralisation du marché des SLO

La désirabilité sociale de la libéralisation du marché des SLO est un enjeu central de cette étude. A ce sujet, on peut noter que l'ouverture au marché libre du transport par autocar a été justifiée par le gouvernement Valls en 2014 par la nécessité de faciliter la mobilité des habitants, en particulier des classes populaires. Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie, affirmait effectivement que « *Cette mesure de libéralisation du transport en autocar [allait] bénéficier aux familles les plus modestes, les*

plus précaires, les plus fragiles. »¹. Ce discours laisse transparaître une vision de la mobilité non seulement comme un droit fondamental, mais aussi comme une condition pour sortir de la précarité. Dans cette partie, nous verrons dans quelle mesure ce « droit » tend à devenir un impératif qui va de pair avec la notion de « flexibilité », laquelle semble beaucoup mise en avant dans le programme politique actuel.

¹Le Figaro, « Macron : avec la relance des autocars, les pauvres voyageront plus facilement » 15/10/2015

Encadré 11 : Méthodologie et enjeux

Pour appréhender le point de vue des usagers, la seule source dont nous disposons actuellement est un rapport de l'Arafer, qui a conduit deux enquêtes entre le 15 octobre et le 15 novembre, 2016 et 2017 auprès de 2500 personnes. Ces enquêtes interrogeaient les voyageurs sur leurs pratiques de mobilité sur les lignes régulières d'autocars Isilines, Flixbus, Ouibus.

Nous nous fondons sur ce rapport pour commencer à analyser qui sont les usagers des SLO et comprendre si ce mode de transport est un moyen de les faire accéder à davantage de ressources. En outre, nous cherchons à savoir à quel(s) coûts (sociaux, environnementaux et économiques) se fait le recours à cette nouvelle offre de mobilité. Par exemple, peut-on parler de réduction des inégalités socio-économiques si l'autocar s'avère être un moyen de permettre à des gens d'accepter un travail auquel ils ne pourraient se rendre autrement ? Cette offre contribue-t-elle à la résurgence d'une troisième classe de transport ?

Enfin, nous interrogeons les raisons d'être de cette offre *low-cost* : vient-elle d'une demande initiale de la part des usagers ? Alors que l'augmentation des tarifs semble probable comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les usagers continueront-ils à utiliser ce moyen de transport ? Nous faisons l'hypothèse que tel ne serait pas le cas sans compensation en termes de confort et de performance.

Pour analyser ces différents enjeux, nous verrons tout d'abord comment le droit à la mobilité tend à devenir, dans les discours politiques, une injonction et une condition nécessaire d'accès à l'emploi. Dans ces conditions, le SLO est présenté comme une réponse à cet impératif de mobilité adressé aux plus démunis (b). Le profil des usagers

des autocars est pourtant plus diversifié que l'on pourrait le croire (c). Une étude plus approfondie est cependant nécessaire pour évaluer à quelle population est destiné le marché des SLO, et s'il représente le retour d'une troisième classe de transport (d).

a) Du droit à l'injonction à la mobilité

La notion de « mobilité » est au cœur de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « loi Macron » comme s'il s'agissait d'une notion allant de soi. Pourtant, certains travaux montrent que sa définition va bien au-delà du simple déplacement spatial. Ainsi, pour Jean-Pierre Orfeuil (2015), lorsqu'on l'aborde dans une acception large, la mobilité correspond à « *la capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre* » : elle est donc une ressource essentielle à la vie sociale. En ce sens, la mobilité semble avoir une connotation très positive, qui se renforce quand elle est couplée à la notion de durabilité. Dans leur ouvrage sur la mobilité durable, Daniel Kaplan et Bruno Marzloff (2008) la définissent comme « *une valeur associée à l'individualisation des modes de vie, à la capacité de construire son destin* ». Mais si la mobilité est une valeur associée à l'individu, François Ascher (2005) montre qu'elle doit se constituer en droit collectif garanti par les pouvoirs publics car elle conditionne d'une certaine manière tous les autres droits. Dans la lignée de Jean-Pierre Orfeuil, il affirme que la mobilité physique est une condition clé pour accéder à l'emploi, à la formation, ou encore à l'habitat. C'est parce que la mobilité commande tous les autres droits que François Ascher (*ibid.*) parle d'un « *droit générique à la mobilité* ». Il distingue deux types de droit relatifs à cette notion : le « *droit-liberté* » et le « *droit créance* ». Le premier est un droit de se déplacer librement sur le territoire (au moins français). Le droit-créance est celui qui nous intéresse le plus dans le cadre de cette étude ; il s'agit d'un droit fondamental à la mobilité pour tous de manière égale, face à l'impossibilité pour certains de se déplacer pour des raisons physiques, budgétaires, ou d'accès aux moyens de transport.

Si l'on considère la mobilité comme un droit, il est alors nécessaire que tous y aient accès. Ce droit, qui est devenu une exigence sociale de mobilité, a

donc suscité l'émergence de ce que Yves Jouffe (2014) appelle un « *droit au transport* », qu'il définit comme le droit pour l'individu d'avoir accès aux transports en commun puis à ses activités quotidiennes. Cela implique que les pouvoirs publics doivent agir pour limiter des inégalités de mobilité qui sont très importantes car elles recourent généralement des inégalités sociales. La question des vacances est une bonne illustration de cette inégalité d'accès à la mobilité. D'abord démocratisés par la loi sur les congés payés, les départs en vacances reprennent leur progression à partir des années 2000 à la suite de la généralisation de la réduction du temps de travail. Cependant, même si toutes les générations ont maintenant un taux de départ en vacances proche de 65 % (Dauphin et Tardieu, 2007, p. 4), on observe toujours de fortes inégalités socio-spatiales. En effet, la généralisation des départs est plus élevée dans les grandes villes, comme à Paris et dans l'agglomération parisienne, qu'en zone rurale (Herpin et Verger, 2008). Cela est probablement dû à des inégalités en termes de niveau de vie mais aussi à des inégalités d'accès aux infrastructures de transports. Ces inégalités ne concernent évidemment pas seulement les mobilités pour les vacances, mais tous les types de mobilité, et elles sont fortement liées au contexte socio-spatial, puisqu'elles sont notamment accentuées dans les périphéries des agglomérations (Caubel, Fol, Jouffe, Motte-Baumvol, 2015).

Réduire les inégalités de mobilité passe alors par la mise en place de politiques spécifiques, comme le permis à un euro par jour ou les tarifications « très sociales » des transports publics, etc. L'accès à une offre de transport *low-cost* telle que l'offre de cars Macron est également présenté dans le discours d'Emmanuel Macron au moment

de la sortie de la loi², ainsi que par le site du mouvement En Marche³ comme un moyen d'agir sur ces inégalités. Ainsi, en tant que droit qui conditionne les autres droits, la mobilité est indispensable, et la réduction des inégalités de mobilité pourrait être un moyen de réduire les inégalités sociales : c'est du moins ce que semble sous-entendre la « loi Macron » et les discours qui l'entourent. Le site du parti politique « En Marche » affirme par exemple que « *L'absence de solution de mobilité [est] un frein dans l'accès à l'éducation ou à l'emploi et vient alimenter le sentiment d'assignation à résidence ou de déclassement social* ».

Cependant, plus qu'un droit, la mobilité répond maintenant à une injonction, due à la dépendance de plus en plus forte entre la capacité à se déplacer et celle à trouver un travail. Pour cette raison, Jean Pierre Orfeuillat montre que l'on passe d'un paradigme de l'autonomie vers la dépendance à la mobilité. Il envisage ce concept d'un point de vue physique, mais aussi virtuel, du fait de la percée massive des nouvelles technologies. Il souligne cependant que cette alternative au déplacement n'est accessible qu'à ceux qui ont les compétences pour mobiliser de telles ressources. Finalement, on peut considérer, comme Yves Jouffé (*ibid.*) qu'on assiste à une « *mise en mouvement généralisée* ».

Mais l'injonction à la mobilité n'a pas le même effet selon les catégories sociales. En effet, la capacité à être mobile dépend non seulement du lieu de résidence, comme on l'a vu, mais aussi du niveau de revenus. Ainsi, Yves Jouffé (2014) montre que la faiblesse des revenus a trois conséquences qui se combinent : des déplacements limités, un accès réduit aux équipements, et une localisation résidentielle défavorable. La « *pauvreté en argent* » n'est pas compensée par une supposée « *richesse en temps* » qui serait investie dans le transport : les personnes pauvres utilisent des modes de

transports plus lents, et se déplacent moins loin et moins souvent (Tregouët, 2010). En revenant sur l'histoire de la troisième classe de transport dans les trains, Laurent Kestel (2018) explique que la disparité socio-économique des usagers a longtemps été objectivée dans les temps de transport. Un train Paris-Marseille mettait ainsi 28 heures en troisième classe, et 16 heures en classe express. Les temps de trajets sont aujourd'hui toujours très inégaux dans les déplacements quotidiens et diffèrent selon les catégories sociales. Cela est notamment dû à la différence d'accessibilité de certains emplois. Sandrine Wenglenski (2004) montre ainsi que la taille des marchés de l'emploi s'est contractée pour toutes les catégories sociales, et ce d'autant plus pour les catégories modeste. Elle prend l'exemple de la région Ile-de-France, où elle montre que le temps de trajet des ouvriers est potentiellement plus important que celui des cadres, en partie parce que l'emploi ouvrier est localisé dans des endroits moins accessibles. Enfin, pour sortir du cas d'Ile-de-France, le budget consacré au transport est nettement plus élevé en périphérie qu'au centre des aires urbaines (Merceron et Theulière, 2010). Ainsi, leurs faibles revenus entament les capacités de mobilité des plus pauvres, et cette limitation contribue à son tour à les maintenir dans la précarité.

Dans ce contexte, la libéralisation des SLO apparaît comme un moyen de concilier droit à la mobilité et lutte contre les inégalités en réduisant la part de budget que les ménages consacrent au transport. Mais derrière cette facilitation supposée de la mobilité semble figurer l'idée qu'il faut responsabiliser les individus pour leur situation économique : pour trouver du travail, il faut être mobile et flexible. La mobilité est ainsi présentée comme une injonction et non plus un droit, et la mise en œuvre de cette injonction semble passer par le secteur privé de manière privilégiée.

² Le Figaro, « Macron : avec la relance des autocars, les pauvres voyageront plus facilement » 15/10/2015

³ <https://en-marche.fr/>

b) Les SLO, une réponse à l'injonction à la mobilité ?

L'enquête réalisée par l'Arafer (voir encadré méthodologique au début de cette partie) montre tout d'abord que la loi Macron semble bien avoir encouragé la mobilité : 17% des usagers n'auraient pas effectué de déplacement en l'absence de l'offre en autocars⁴. L'Arafer met en lumière le chiffre d'un million de déplacements générés par ce marché. Cependant, le succès des SLO semble dû non seulement à une augmentation des déplacements, mais surtout à un important report modal du train vers le car, faisant suite à la grève de la SNCF du printemps et de l'été 2018. Ainsi, Yvan Lefranc-Morin, le directeur général de Flixbus, estime qu'« *il y a environ 100.000 nouveaux clients, additionnels, qui ne seraient jamais venus sans la grève* »⁵. Chez Ouibus, le directeur général Roland de Barbentane compte 170.000 nouveaux clients les jours de grève, sur 300.000 personnes gagnées sur le trimestre (Ouest France, juillet 2018).

Par ailleurs, les usagers des SLO semblent avoir des pratiques particulièrement flexibles et multimodales, comme tendent à le montrer plusieurs indicateurs. Ainsi, seuls 53% d'entre eux effectuent un aller-retour. Cela dénote une forme d'arbitrage entre les différents modes de transport disponibles, notamment en fonction du critère du prix. Cet arbitrage est facilité par une caractéristique importante de ce marché : la plateformisation. En

effet, 98,3% des billets des enquêtés ont été achetés sur internet ou sur une application pour smartphone. Le fait de prendre ses billets par de tels moyens facilite la comparaison entre différentes offres de transport, (voir partie II.1 à propos de la plateformisation)

En plus de se déplacer de manière multimodale, les usagers semblent être également flexibles puisque la plupart prévoient leur voyage de manière tardive : d'après l'enquête de l'Arafer, 45% des réservations de titre de transport sont effectuées dans la semaine qui précède le départ. Cette part diminue lorsque l'âge des usagers augmente, comme le montre le graphique 11, ci-dessous. Si 65% des moins de 25 ans ont acheté leur billet moins de sept jours avant le départ, il ne s'agit que de 46% des personnes âgées de 60 ans ou plus. Cette flexibilité est probablement à mettre en relation avec le fait que les usagers

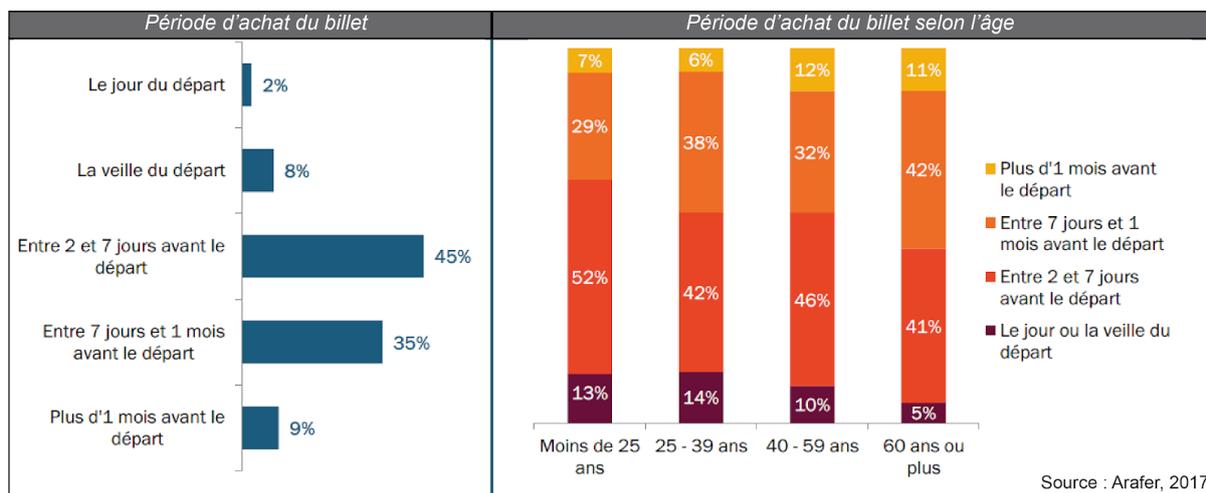
voyagent majoritairement seuls (74% des enquêtés), ce qui facilite non seulement leur choix modal, mais également une organisation tardive de leur déplacement. Il n'est pas précisé dans l'enquête si le fait de voyager seul varie selon l'âge ou la catégorie socio-professionnelle, et nous nous attacherons à approfondir cette question dans l'enquête par questionnaires et par entretiens que nous effectuerons dans le deuxième temps de cette étude.

1 million de déplacements générés par les SLO

⁴ Arafer, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016, Arafer, 2016.

⁵ AFP, "Les "cars Macron" veulent transformer l'essai après la grève des trains", *Ouest France*, 6 juillet 2018

Graphique 11 : Période d'achat du billet d'autocar



Source : Rapport de l'Arafer, 2017

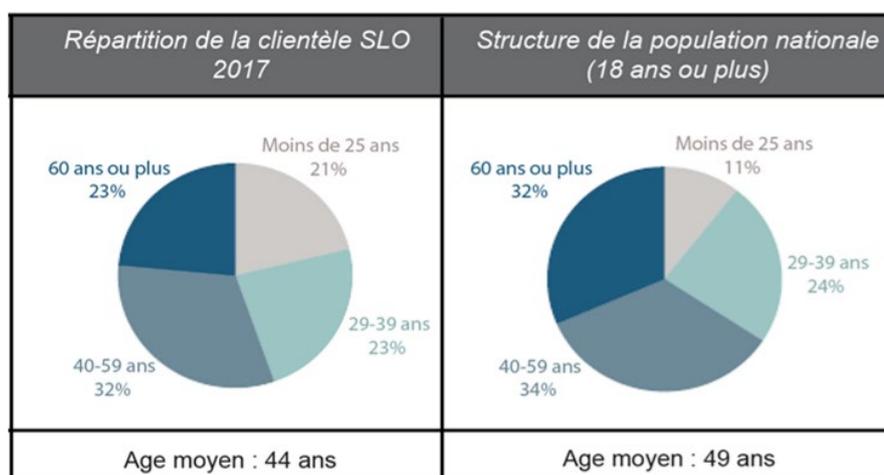
c) Des usagers au profil étonnamment diversifié

Les données dont nous disposons, issues du rapport de l'Arafer, nous permettent d'ores et déjà d'affirmer que les profils des usagers sont plus diversifiés que l'on pourrait le croire. En l'absence de données issues de notre propre enquête, celles de l'Arafer doivent donc cependant être interprétées avec précaution. En effet, si la catégorie « employé » (voir graphique 13) englobe celle des professions intermédiaire et des ouvriers, le total des parts des parts des catégories est égal à 99 dans la répartition de la clientèle de 2017, et à 101 dans la comparaison avec la population totale.

Ce rapport permet tout d'abord de percevoir certaines tendances. Les enquêtés sont ainsi

relativement jeunes. En effet, 44% d'entre eux ont moins de 40 ans, contre 35% dans la structure de la population nationale de plus de 18 ans, et 21% d'entre eux ont moins de 25 ans, contre 11% dans la structure de la population. Il s'ensuit que la part des plus de 60 ans est relativement faible (23% contre 32% dans la structure nationale), comme le montrent les graphiques ci-dessous. Ce chiffre pourrait s'expliquer par une moindre mobilité de cette classe d'âge, mais, faute de données existant à ce propos, nous n'avons pas pu comparer la part des plus de 60 ans des usagers SLO à celle des usagers des autres modes de transport.

Graphique 12 : Répartition de la clientèle SLO



Source : Rapport de l'Arafer, 2017

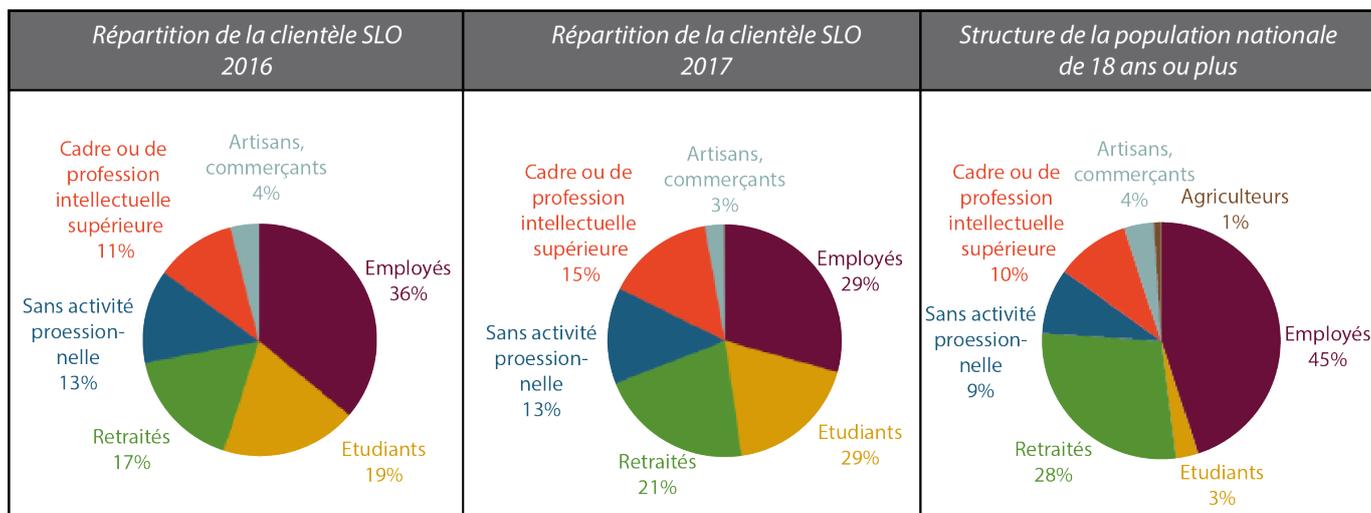
La part d'étudiants est très importante parmi les voyageurs : 18% dans l'enquête de 2017 contre 3% dans la structure nationale. Sachant que les moins de 25 ans représentent 21% des enquêtés, on peut en conclure que la très grande majorité des moins de 25 ans qui empruntent les SLO sont étudiants. Cela pourrait être dû d'une part à la condition précaire qui caractérise souvent le milieu étudiant, même si cette précarité est difficile à saisir en raison des aides familiales formelles ou informelles (Resosup, 2016). Certains indicateurs comme le taux de pauvreté, qui serait de 20% chez les étudiants (Travère, 2017), illustrent bien cette problématique. De plus, la population étudiante est relativement mobile, même si les travaux concernant spécifiquement les mobilités des étudiants (hors étudiants internationaux) sont peu nombreux en France (Baron, Perret, 2006). En effet, il n'est pas rare d'étudier dans une région différente de celle du foyer de naissance, et de nombreuses mobilités estudiantines ont donc pour motifs des visites familiales. De plus, une étude à propos des espaces de vie des étudiants de l'Est francilien menée par Armelle Choplin et Matthieu Delage (2011) illustre bien le paradoxe entre volonté de gagner en mobilité et en autonomie de la part des étudiants, notamment par rapport à leurs parents, et dépendance à ces derniers, car se déplacer coûte cher. Si ces résultats ne sont pas généralisables à tous les étudiants, cela montre néanmoins la particularité de la condition étudiante : avoir plus de

temps pour la mobilité (ce qui implique qu'ils peuvent se permettre de prendre des modes de transport plus lents), et parfois plus d'impératifs à se déplacer (pour voir sa famille ou pour aller sur le lieu d'études) que le reste de la population, et des moyens plus faibles pour mettre ce besoin en œuvre. Cela pourrait expliquer cette surreprésentation des étudiants parmi les usagers SLO, du fait des tarifs peu élevés (voir partie I à propos de la chronologie de l'offre SLO). Nous reviendrons sur cette question ci-après.

Par ailleurs, le rapport de l'Arafer met en évidence une part en hausse des retraités parmi les utilisateurs de SLO. Entre 2016 et 2017, cette part est passée de 17 à 21% des usagers, contre 28% de retraités dans la population nationale de plus de 18 ans. Elle semble recouper en grande partie celle des voyageurs de plus de 60 (23% en 2017).

Le fait d'avoir une surreprésentation d'étudiants et une forte représentation de retraités parmi les usagers des SLO était assez attendue, puisqu'il s'agit de populations disposant généralement d'un budget assez restreint, et que le SLO est un moyen de transport relativement abordable. En revanche, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures est en augmentation parmi les enquêtés : celle-ci passe de 11% en 2016 à 15% en 2017, alors qu'ils représentent 10% de la population nationale (voir graphique 13).

Graphique 13 : Répartition de la clientèle SLO selon la catégorie socio-professionnelle



Source : Rapport de l'Arafer, 2017

L'importante part des cadres est surprenante et doit être prise avec précaution. Elle pourrait peut-être s'expliquer en partie par des situations de birésidence. En effet, la moitié des passagers des SLO ont utilisé ce moyen de transport pour des trajets qu'ils effectuent assez régulièrement : 50% des voyageurs ont effectué le même trajet trois fois ou plus au cours des 12 derniers mois, et 16% l'ont réalisé plus de dix fois. De plus, trois quart des passagers ont réalisé un trajet qu'ils avaient déjà fait sur les 12 derniers mois, que ce soit en SLO ou par le biais d'un autre mode. Enfin, la majorité des passagers (53%) indiquent avoir voyagé en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche). La régularité des trajets et le fait qu'ils soient effectués en fin de semaine sont deux données qui pourraient être des indices de birésidence, mais il pourrait aussi s'agir de jeunes actifs ou étudiants qui reviennent régulièrement voir leur famille en week-end. La part des trajets en fin de semaine est en effet de 64% chez les étudiants, et de 57% chez les personnes en activités.

S'il est impossible de conclure à une birésidentialité des cadre, il y a cependant probablement une utilisation du SLO dans un cadre professionnel c'est en tous cas ce que suggère le directeur général de Ouibus, Roland de Barbentane, à la suite des grèves, un an après le rapport de l'Arafer : « *On a doublé le nombre de voyageurs professionnels* »⁶. Certains voyageurs pourraient par exemple travailler dans un centre urbain dans lequel ils vivent la semaine tandis que leur famille habite dans un autre lieu, accessible en SLO, où ils reviennent le week-end. Cependant, il reste à savoir à quelle catégorie socioprofessionnelle appartiennent les personnes qui font des trajets réguliers en fin de semaine. L'enquête de l'Arafer ne recoupe pas ces deux données, et nous ne pourrions savoir si ce sont plutôt les cadres qui utilisent le SLO pour rentrer chez eux le week-end ou d'autres catégories de population que grâce aux enquêtes et aux entretiens que nous effectuerons dans la deuxième phase de notre étude.

L'importante part des cadres relevée par l'ARAFE, si elle est fiable, pourrait d'autre part être expliquée par un changement de l'image du SLO

dans la population ; c'est en tous cas ce qu'affirme M. Lefranc-Morin, le directeur général de Flixbus France : « *L'image qu'ils avaient [des autocars] était très différente de la réalité du terrain. Il y a beaucoup de gens qui se sont rendus compte que ce n'était pas si terrible que ça de voyager en car, et que c'était plutôt confortable* »⁷. Une autre hypothèse pourrait être l'amélioration du confort ou des services dans les autocars, ou encore tout simplement l'acclimatation des cadres à l'existence du SLO comme un mode de transport parmi d'autres. Les cadres pourraient également être plus sensibles à une offre complètement plateformisée. Notre étude devra tester ces différentes hypothèses.

Elle devra plus largement répondre à la question de savoir si les utilisateurs de SLO en ont un usage majoritairement privé ou professionnel. En effet, la loi Macron semble légitimer son existence par le fait que libéraliser le marché des SLO pourrait permettre aux gens de trouver un emploi. Or, malgré l'affirmation du directeur de Ouibus mentionnée plus haut, le rapport de l'Arafer met pour l'instant en lumière le chiffre de 93% des déplacements à motifs privés. Dans le cas des navetteurs à longue distance qui rentreraient le week-end dans leur famille, ceux-ci pourraient avoir indiqué prendre le SLO pour un motif privé : les entretiens nous permettront d'en savoir plus sur ces motifs.

La deuxième phase d'étude nous permettra également de mettre en perspective les motifs qui conduisent les usagers à utiliser les SLO plutôt qu'un service de covoiturage comme Blablacar. Les prix étant similaires, on peut imaginer que les raisons qui font que l'on emprunte plutôt l'autocar pourraient être :

- Un sentiment de sécurité engendré par le bus par rapport à un covoiturage, où le passager est potentiellement seul(e) avec un(e) conducteur(rice). Il serait alors intéressant de voir si les variables de genre et d'âge sont significatives dans la prise de décision.

- Une vision différente en termes de fiabilité, le covoiturage pouvant être assimilé à un moyen de déplacement plus aléatoire puisque sans point d'arrêt officiel, tandis que le SLO, qui bénéficie souvent d'infrastructures comme des gares, serait considéré comme plus « fiable ».

29%
d'étudiants et
15% de cadres
en 2017

⁶ AFP, "Les "cars Macron" veulent transformer l'essai après la grève des trains", *Ouest France*, 6 juillet 2018

⁷AFP (*ibid*)

- Une attente différente en termes de sociabilité. En effet, le covoiturage présuppose généralement une conversation entre le conducteur et le passager, tandis qu'un bus pourrait paraître plus anonyme.

Mais plus qu'une différenciation avec le covoiturage, le SLO doit être mis en perspective avec l'ensemble du système de transport. La partie I de cette étude a permis de replacer le SLO dans ce contexte du point de vue des infrastructures ; nous

nous attacherons à présent à le replacer dans ce contexte du point de vue plus subjectif des usagers, grâce aux données de l'Arafer, à quelques données qualitatives issues de la presse, à des données objectives sur les autocars, et à des articles scientifiques. La question est de savoir si la libéralisation des SLO entraîne une segmentation des usagers de l'ensemble du système en constituant une troisième classe de transport.

d) Un retour de la troisième classe ?

Il semble que les transports en commun ont longtemps été un lieu d'objectivation des inégalités sociales de la société française. Au milieu du XIX^e siècle, le train est divisé en trois classes de transport avec des différences en termes de confort et de temps, qui marquent les différences sociales. Au début du XX^e siècle, un trajet Paris-Marseille s'effectue par exemple en 28 heures en troisième classe et en 16 heures grâce au train express, qui est bien plus cher. La SNCF supprime la troisième classe en 1956, mais le mouvement de dérégulation entamé dans l'aérien à la fin des années 1970, qui inclut des classes *low-cost* comparables aux troisièmes classes de transport remet en vigueur cette pratique, amenant des chercheurs comme Dressen (2018) à dire que la dérégulation de l'aérien « consacre le retour de la troisième classe ». D'après Laurent Kestel (2018), ce terme est à utiliser de manière métaphorique, car les opérateurs, sous les couleurs de la « nouveauté », prétendent traiter l'utilisateur non comme un voyageur de troisième classe mais comme un consommateur qui veut « voyager malin », un « client stratège » « en quête de bonnes affaires » (p. 91). Le terme de troisième classe est d'ailleurs mis à distance au profit d'autres appellations : « classe éco », ou encore « *low-cost* ». Le concept de *low-cost* est de plus en plus répandu dans de nombreux domaines (transport aérien, grande distribution, hôtellerie, etc.) et entraîne paradoxalement un haut niveau de rentabilité. Mais pour Dressen (2018), si le *low-cost* permet un élargissement de la clientèle des transports, comme le suggère le gouvernement à propos de la libéralisation du SLO, il symbolise surtout les inégalités sociales et le basculement d'une part importante de la population dans des situations de

précarité. Il est donc important de définir si le SLO est un mode de transport *low-cost*, réservé avant tout à des personnes précaires, afin de comprendre s'il s'inscrit dans une segmentation des usages et des usagers du système de transport dans son ensemble. Cela nous permettra de comprendre si le SLO constitue un retour de la « troisième classe ».

L'élément principal qui nous permet de supposer que le SLO est un mode de transport « *de troisième classe* » est qu'il s'agit d'un mode de transport *low-cost* moins rapide que le train, soumis aux aléas de circulation, et potentiellement peu confortable, ce qui permet de supposer que ses usagers l'utilisent majoritairement de manière contrainte. Si nous n'avons pas accès à la tranche de revenu des usagers, nous pouvons affirmer qu'il s'agit pour une partie d'entre eux de personnes ayant un faible budget. En effet, si l'on additionne les parts des retraités, des inactifs et des étudiants, c'est-à-dire de populations que l'on peut considérer comme relativement précaires (bien que les retraités aient en moyenne des niveaux de revenu élevés), on arrive à plus de la moitié de la part des usagers enquêtés par l'Arafer (52% contre 40% dans la population nationale de plus de 18 ans). De plus, 97% des enquêtés ont déclaré le prix comme étant, parmi une liste de critères proposés, l'un des trois principaux critères les ayant amenés à utiliser l'autocar. 71% ont même déclaré le prix comme premier critère de choix du SLO, devant les horaires (12%) et le confort (5%). Si des voyageurs au budget a priori faible déclarent utiliser un mode de transport parce qu'il est bon marché, on peut alors imaginer que cette utilisation est contrainte ;

d'ailleurs l'enquête de l'Arafer montre que 44% des voyageurs auraient pris le train s'ils avaient pu.

L'état des gares routières, qui a un impact fort sur l'image que les usagers peuvent avoir de ce mode de transport, mais aussi sur leur expérience de voyage, permet également d'affirmer que les SLO sont assimilables à une troisième classe de transport. Comme nous l'avons montré en première partie, la presse a largement relayé le mécontentement des usagers et des collectivités par rapport à ces infrastructures d'accueil qui, quand elles ne sont pas tout simplement absentes, sont souvent mal indiquées et peu équipées et confortables. Or, on peut faire l'hypothèse qu'un mauvais accueil a des conséquences sur l'image que les voyageurs ont d'un mode de transport. Il conviendra donc de questionner ce thème des infrastructures lors de nos enquêtes pour

⁸. La perception des SLO se fait surtout par rapport au train, qui souffre d'une image moins positive, particulièrement depuis les grèves.

Mais la perception du SLO comme une troisième classe est aussi un enjeu politique. Avant même que la loi de libéralisation ne soit mise en place, elle avait été dénoncée par certains chercheurs car elle risquait « *d'induire une nouvelle polarisation sociale* » en réservant le train aux populations les plus aisées, selon les mots du juriste-chercheur Laurent Quesette, spécialiste du transport ferroviaire⁹. L'enjeu social tient donc une place importante, que ce soit pour les défenseurs du

comprendre quelles expériences les usagers ont eues des infrastructures routières et quel impact cela a eu sur leur vision du SLO. L'image de ce mode de transport constitue en effet un enjeu majeur, car la notion de troisième classe ne se mesure pas seulement en critères objectifs, mais aussi subjectifs. Ce sont ces critères subjectifs que devra permettre de saisir notre enquête.

Il est cependant intéressant de noter que la revue de presse que nous avons réalisée nous a d'ores et déjà permis de nuancer l'image *low-cost* du SLO. Pour le vice-président en charge des transports au département Loire-Atlantique, « *La perception des jeunes des SLO est en train de changer. Il s'agit désormais d'un moyen de dérouille pour partir en vacances sans se ruiner* »

SLO ou pour ses détracteurs. Pour les défenseurs de la libéralisation, celle-ci bénéficie aux plus démunis en leur permettant de se déplacer et donc d'accéder à l'emploi, selon la logique néolibérale de responsabilisation de l'individu.

Il semble également que l'on assiste à une sorte de bataille d'image, pour essayer de faire passer les autocars pour un moyen de transport ordinaire, voire de meilleure qualité que le train, comme l'illustre cet extrait de discours tenu par Gilles Savary, l'ancien député de la Gironde, à l'assemblée :

« J'ai entendu dire que le confort offert par les autocars n'était pas le même que celui des trains. Je vous invite, mes chers collègues, à prendre un train Corail entre Bordeaux et Montpellier au mois d'août : les vitres sont fermées et il est impossible de les ouvrir, il n'y a pas de climatisation et le train accuse un retard de deux heures à l'arrivée en moyenne. Je vous le dis : si on prévoit de développer une ligne de bus avec climatisation sur ce trajet, je le prendrai. »

(Gilles SAVARY, Discussion des articles sur le projet de loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, Article 2, 27/01/2015)

⁸ JEZEQUEL, B. "Les bus macron boostent la gare routière", *Ouest France*, 11 juin 2016

⁹ LINDGRAAD, J. "Privatiser les cars: la fausse bonne idée de Macron", *Médiapart*, 19 janvier 2015

Les détracteurs de la loi affirment au contraire que cette dernière concrétise les inégalités sociales puisqu'une libéralisation du marché entraînerait une segmentation des usagers des transports. Ainsi, la justification de la mise en places des SLO par un renforcement de la mobilité des individus les plus précaires (cf le discours d'E. Macron déjà cité) serait une manière de faire passer une politique d'aggravation des inégalités d'accès aux différents modes de transport pour une mesure favorable aux plus modestes. Cependant, comme le note Dressen (2018), l'argument selon lequel une offre bon marché répondrait aux aspirations à la mobilité des plus démunis ignore que les aspirations des usagers sont en partie façonnées par l'offre. Le chercheur affirme d'abord que le système de transport qui se construit tend à redéfinir les lignes de partage entre ceux qui sont en mesure de prétendre à un service ordinaire, et ceux qui ne peuvent accéder qu'à un service plus bas de gamme. De plus, il dénonce le fait que l'on fasse désormais apparaître la

segmentation de la clientèle comme le prix à payer pour le maintien du service public, la clientèle étant considérée comme de moins en moins homogène.

Enfin, on notera que l'enjeu de l'emploi lié au développement des SLO est assez peu présent dans la presse, sauf pour évoquer des chiffres divers sans explications quant aux moyens de les obtenir. La loi était supposée créer 22 000 emplois, tandis que l'Arafer en dénombre 1620, aux conditions de travail assez précaires. Ainsi, Ouibus a décidé de sous-traiter à une entreprise lyonnaise (Faure) une partie de son activité en lui transférant un dépôt et les salariés de l'entreprise (Elkaïm, 2017). Les salariés ont ainsi peu de sécurité d'emploi et pas de statut comparable à celui des cheminots. Devant le manque d'informations à ce sujet, il serait nécessaire de mener des entretiens avec des chauffeurs d'autocars afin d'en savoir plus sur leurs conditions de travail (Kestel, 2018).

COMPARAISON INTERNATIONALE 4 – Le profil des usagers en Allemagne.

Le rapport du ministère des transports de 2017* a recensé et synthétisé les différentes études qui ont été menées concernant le profil des usagers qui utilisent l'autocar depuis la libéralisation du marché en 2013. Les informations ci-dessous sont tirées de ce rapport. Le rapport précise néanmoins que des études complémentaires sont nécessaires pour confirmer et affiner les résultats.

Pour commencer, d'un point de vue démographique, on peut constater que les usagers sont plutôt jeunes ou plutôt âgés. En effet, il semblerait que la moitié d'entre eux aient moins de 35 ans, et qu'environ 17 % d'entre eux aient plus de 50 ans. Parmi les jeunes, le groupe des 25 – 29 ans serait particulièrement représenté.

Concernant les motifs des déplacements, il s'agirait dans 46 % des cas de voyages touristiques ou de vacances, et dans 39 % des cas de visites privées. On voit donc que le recours à l'autocar pour se rendre à son lieu d'étude, à son lieu de travail ou dans le cadre de voyages professionnels reste marginal.

Enfin, il semblerait que le prix soit la raison principale pour laquelle les usagers choisissent l'autocar plutôt qu'un autre mode de transport (raison invoquée par 83% des usagers). Viennent ensuite, par ordre d'importance, trois autres facteurs : un plus grand confort (39%), l'accès à la Wi-Fi (33%) et l'absence de changement (30%). On notera que le recours à l'autocar reste minoritaire en Allemagne pour les trajets de plus de 50km, puisque 67 % de ces trajets se font en voiture individuelle, 21 % en train, 5 % en avion et seulement 3 % en autocar. D'ailleurs, 31 % des usagers de l'autocar déclarent ne pas avoir de voiture à leur disposition (alors que seuls 13 % des allemands déclaraient ne pas en posséder en 2017**). On peut donc supposer qu'en Allemagne le choix de l'autocar parmi d'autres modes de transport est un choix en partie contraint par de plus faibles ressources économiques. Le rapport ne comportait pas d'informations sur l'appréciation générale des trajets par les usagers. Toutefois, il mentionnait les principales plaintes trouvées dans les lettres de réclamation : annulation / surréservation / retard des trajets ; non-respect des délais de réponse ; manque d'informations sur l'heure de départ (en temps réel ou à venir) ; manque d'informations sur le voyage pendant le trajet.

* Source : « Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017 », publié par le Bundesamt für Güterverkehr.

** Source : « Bevölkerung in Deutschland nach Anzahl der PKW im Haushalt von 2014 bis 2017 (Personen in Millionen) », Statista, consulté le 12/01/2019.

Inscrite dans un contexte politique et économique d'injonction à la mobilité, la « loi Macron » se présente ainsi comme une solution à la mise en mouvement généralisée de la société. La première analyse que nous avons pu faire du profil des usagers des autocars d'après le rapport de l'Arafer (2017) tend à montrer qu'il s'agit d'une population aux moyens financiers relativement limités. Certaines données, comme la présence apparemment croissante des cadres parmi les usagers, nous invitent cependant à nuancer cette image, et confirment la nécessité de l'enquête que nous effectuerons au cours du mois de février.

Par ailleurs, il est apparu que l'image des SLO était un enjeu d'importance. Présentée, selon le

locuteur, comme une solution pour lutter contre les inégalités sociales, ou comme un modèle de segmentation des usagers (le retour d'une troisième classe de transport), la libéralisation de ce marché est un thème éminemment politique. A l'heure où le discours écologique prend une place de plus en plus importante dans les discours politiques, et où le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (Kestel, 2018), les acteurs du système de transports ne peuvent ignorer cet enjeu. Il semble pourtant que celui-ci ne soit évoqué qu'en tant qu'argument permettant de justifier la libéralisation du marché SLO, comme nous le verrons dans la partie suivante.



3) L'autocar librement organisé à l'épreuve de l'écologie : penser un mode de transport routier comme potentiellement durable

À l'heure des sommets mondiaux de l'environnement et de l'écologie comme le Grenelle de l'environnement en 2010 ou la COP 21 en 2015, les grandes mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation d'énergies fossiles se répercutent sur les politiques publiques nationales des transports. En France, les acteurs misent tout d'abord sur le développement du rail à partir du Grenelle de l'environnement notamment pour reporter les usagers de la voiture particulière (VP) vers des modes de transports en commun. Néanmoins, le succès du rail est relatif malgré le développement de plusieurs Lignes à Grande Vitesse, notamment en raison des tarifs élevés pratiqués : il ne représente que 10% des transports intérieurs de voyageurs en 2017¹.

La libéralisation des autocars dès 2015 semble dès lors bousculer les politiques publiques en matière de transports et rendre possible la

¹ COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017.

promotion d'une autre mobilité durable. De fait, s'il existe un débat sur la concurrence possible entre le car et le train, un autre a aussi lieu sur la question écologique. Certains défendent l'autocar comme étant un moyen de transport collectif identique au train : « *On parle du bilan carbone et l'on s'en inquiète : c'est juste, mais un car plein ne pollue-t-il pas moins qu'un train vide ou à moitié vide ?* » (Sophie Dessus, députée de la 1^{ère} circonscription de Corrèze)². Les députés EELV (Europe Ecologie Les Verts) quant à eux perçoivent les SLO comme un moyen de venir compléter l'offre existante de transport intérieur de voyageurs, largement dominée encore par les véhicules particuliers (79%)³ : « *Le transport en car est pertinent sur certains trajets, il ne faut pas l'opposer au train, ils*

² Discussions des articles sur le projet de loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, Article 2, 27/01/2015.

³ COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017.

sont complémentaires »⁴. Au contraire, les tenants du train récusent ces arguments, rétorquant qu'aucune étude n'a été faite pour tester l'hypothèse d'une complémentarité des modes. La SNCF a elle aussi son mot à dire sur la question écologique, comme le témoigne sa valorisation de l'offre de trains Intercités : *« l'offre s'appelle 100% éco pour économique mais cela pourrait être aussi bien 100% écologique [car] un aller-retour de ce train, c'est l'équivalent de treize cars mis bout à bout. »*. (Caroline Chabrol, directrice marketing d'Intercités à la SNCF⁵).

La dimension durable et écologique de l'autocar en tant que système de transport libéralisé semble donc diviser les foules puisque deux discours contradictoires semblent être diffusés. Tantôt « durable », l'autocar serait le signe d'un véritable report modal de la voiture individuelle et constituerait à ce titre une alternative forcément plus durable. Tantôt « polluant », l'autocar perd toute potentialité écologique en rappelant qu'il s'agit d'un mode routier, forcément émetteur de polluants.

L'objectif de cette partie est donc de préciser les modalités écologiques et durables de l'autocar, en tant que mode de transport libéralisé. Il semblerait que le degré de durabilité que les SLO peuvent atteindre dépend de la façon dont cette nouvelle offre est gérée et intégrée dans le système de transports. Ainsi, comment penser un mode routier comme potentiellement durable, dans l'ensemble du système de transports en France ? D'abord, il importe de faire un état de l'évaluation de l'impact environnemental des modes routiers dans le secteur des transports, afin de comprendre comment se positionne cette nouvelle offre. Ensuite, l'évaluation de l'impact environnemental des autocars sera discutée. Enfin, nous verrons, à travers

diverses publications et des projections du ministère, comment les SLO peuvent affirmer leur durabilité, en s'inscrivant dans un système de transport intermodal.

⁴ LINDGRAAD, J. "Privatiser les cars : la fausse bonne idée de Macron", Médiapart, 19 janvier 2015

⁵ BEZIAT, E. "Face aux "cars Macron", la SNCF étoffe son offre de trains à petits prix", Le Monde, 26 novembre 2017



a) L'impact environnemental des modes routiers dans le secteur des transports en France : évaluations et mesures

L'impact environnemental des différents modes de transport est une notion à la fois complexe à définir et une caractéristique difficile à évaluer. Nous définirons ici l'impact environnemental comme toutes les conséquences que peut induire un mode de transport pour l'environnement, à la fois par son exploitation et sa circulation (nous excluons ici les processus de fabrication et de destruction des véhicules ou encore les pollutions induites par l'aménagement des voies d'exploitation). Actuellement en France, l'évaluation des impacts environnementaux des modes de transports se caractérise surtout par les calculs d'émissions de gaz à effet de serre par mode et par voyageur au kilomètre, et parfois par l'évaluation de l'efficacité énergétique des modes de transports. Avant d'analyser l'impact environnemental du développement du transport par autocar, nous contextualiserons d'abord cette partie en mettant en avant l'importance du rôle du secteur routier dans les impacts environnementaux des transports. Nous analyserons en particulier la complexité de la volonté des politiques publiques, entre les injonctions à l'hypermobilité et à la mobilité « propre ».

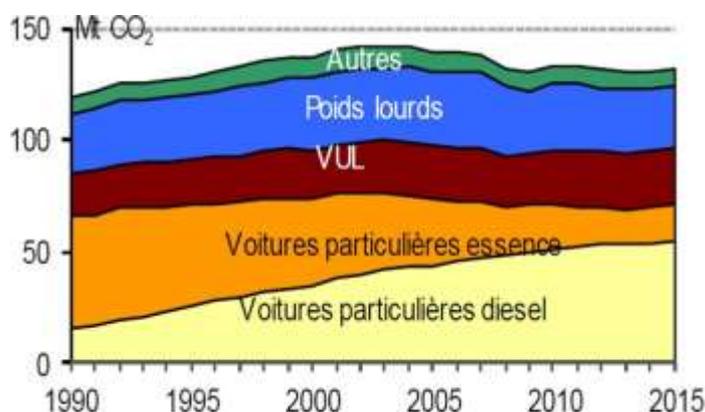
Le rôle du secteur routier sur les impacts environnementaux des transports en France

En 2016, le ministère de l'environnement évalue à 451 millions de tonnes équivalents CO₂ (Mt CO₂) le volume total d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France. Si les émissions de polluants atmosphériques sont à la baisse depuis 1990 en France, grâce au renouvellement du parc de l'ensemble des véhicules routiers et à l'introduction progressive des pots catalytiques⁶, ces progrès sont largement limités par l'intensification du trafic et l'augmentation de la part des véhicules. Si entre 1990 et 2016 les émissions totales de GES ont baissé de 15%, celles générées par le secteur des transports ont augmenté de 12%. Cette croissance s'intensifie même récemment puisqu'elles augmentent de 0,5% par an depuis 2015. Le transport est le premier secteur émetteur avec 133 Mt CO₂, soit presque 30% des émissions totales⁷.

⁶ Le pot catalytique ou catalyseur est un élément de l'ensemble du pot d'échappement des moteurs à combustion interne qui vise à réduire la nocivité des gaz d'échappement.

⁷ COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017.

Graphique 17 : Evolution des émissions de CO₂ par type d'émetteur dans les transports, de 1990 à 2015



Source : Les Comptes des Transports, 2017.

Les émissions de GES du secteur des transports proviennent presque exclusivement du secteur routier puisqu'il représente 95% des émissions totales de ce secteur. Depuis 1990, la part des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué puisque les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions du transport routier (53% en 2016 contre 55% en 1990) et représentent en 2015 76% de la circulation routière. Seule la part des émissions dues aux voitures individuelles motorisées au diesel a significativement augmenté depuis 1990 (graphique 17). Néanmoins, les véhicules lourds (dont les autocars) émettent 21% des GES de la route alors qu'ils ne représentent que 5% des véhicules dans la circulation routière⁸.

En France et en Europe, l'agenda politique est ponctué depuis une vingtaine d'années par la prise en compte des contraintes environnementales (climatiques et énergétiques) visant à réduire la pollution routière en cherchant à développer les « mobilités durables ». Le tableau qui suit présente les objectifs fixés par les politiques publiques à travers les lois et programmes nationaux ou

internationaux pour la réduction des impacts environnementaux du secteur des transports ainsi que les déclinaisons de ces objectifs en mesures visant les véhicules ou les autocars.

⁸ COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017.

Tableau 10 : Les objectifs des politiques publiques pour la réduction des impacts environnementaux des transports et leur déclinaison pour les autocars

Mesures / Programmes nationaux ou européens	Objectifs visés pour le secteur des transports	Mesures et dispositions concernant plus précisément les véhicules ou les autocars
<i>Grenelle de l'Environnement en 2011</i>	« L'objectif de réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre de la France entre 1990 et 2050 se traduit, pour le domaine des transports, par un objectif intermédiaire de réduction des émissions de GES de 20% d'ici à 2020 ».	<ul style="list-style-type: none"> • Le document impose « à toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes (...), l'obligation de fournir une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés (...) » • Les préconisations en matière de transports interurbains de voyageurs donnent la priorité aux investissements ferroviaires et le développement du réseau des lignes ferrées à grande vitesse
<i>Loi « transition énergétique pour la croissance verte » en 2015 (suite à la COP 21)</i>	Plusieurs objectifs : ⇒ Renforcer la planification de la mobilité ⇒ Soutenir le développement de véhicules plus propres	<ul style="list-style-type: none"> • Les dispositions concernant les exploitants d'autocars les obligent à acquérir d'ici 2020 des véhicules à faibles émissions pour 50% de leur flotte
<i>La Norme « Euro »</i>	Impose des valeurs limites d'émissions des oxydes d'azote, monoxyde de carbone, des hydrocarbures et des particules.	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les véhicules neufs doivent être conformes à la norme Euro VI depuis 2009 • La norme Euro VI permet de réduire significativement les émissions polluantes des poids lourds (dont autocars) par rapport aux normes précédentes

Sources : Site officiel du Ministère de la transition écologique et solidaire, Site officiel du gouvernement français.

Réalisation : Ateliers Cars Macron.

Entre injonction à l'hypermobilité et mobilité « propre » : le paradoxe des objectifs politiques

À l'échelle européenne notamment, les Etats ont tous l'obligation de réduire l'exposition de leur population à la pollution atmosphérique, aux particules fines et aux émissions constituant un danger pour l'environnement et les habitants. En France, le Grenelle de l'environnement s'est traduit par des décisions fortes en matière de transports comme par exemple le financement de 1500 kilomètres de transports en commun en site propre (tramway ou BHNS). Cependant, la cohérence semble limitée entre les grands objectifs nationaux à atteindre en matière de réduction de l'empreinte environnementale et les mesures réellement mises en œuvre dans le secteur des transports. Les résultats du Grenelle sont plutôt modestes dans ce domaine. Les objectifs affichés se basaient principalement sur un report modal majeur des voyageurs automobiles vers les transports en commun (le tramway pour les déplacements urbains et les Lignes à Grande Vitesse pour les déplacements interurbains) et sur le développement des véhicules électriques. En quelques années seulement, ces objectifs apparaissent obsolètes en raison de plusieurs facteurs économiques et politiques (Crozet, 2015).

Tout d'abord, les modes les moins polluants et retenus comme étant à développer en priorité assument souvent sans subventions publiques les charges financières d'installation et d'entretiens de leurs lignes. C'est le cas du secteur ferroviaire qui doit financer la construction et l'entretien de ses infrastructures, ou encore des organismes de transports collectifs urbains dont les dotations globales de fonctionnement ont baissé d'année en année. De plus, si le Grenelle de l'environnement prévoyait un fort développement

des transports en commun pour lutter contre la pollution, la loi sur la transition énergétique de 2015 « *entend prioritairement s'attaquer à la pollution des transports en commun* » (Kestel, 2018). La loi veut ainsi inciter les acteurs du transport à adopter d'autres formes de motorisation comme le véhicule hybride ou l'électrique⁹, ce qui contribue à la hausse de leurs charges. Les contradictions entre les discours officiels de la COP 21 et les politiques publiques mises en œuvre sont nombreuses : les acteurs politiques insistent sur les « *effets catastrophiques du réchauffement climatique d'une part [mais] se limitent à des propos lénifiants sur des solutions quasiment indolores (développement des réseaux de TC, isolation des logements, installation de recharges électriques etc.)* » (Crozet, 2015). Par ailleurs, la commission européenne impose des obligations aux Etats membres en termes de réduction de la pollution tout en encourageant paradoxalement une mobilité croissante notamment par le mode routier (les poids lourds) pour les marchandises et le transport aérien pour les voyageurs. Cela est dû au fait que les traités sur le Climat et la transition écologique ne sont pas contraignants, contrairement aux traités commerciaux internationaux (comme le CETA entre l'UE et le Canada et le JEFTA entre l'UE et le Japon) exigeant une croissance des échanges. Or, les modes de production et de distribution liés à la globalisation des échanges reposent sur un transport à bas coût et souvent polluant (Kestel, 2018).

**La voiture
représente 80%
des déplacements
interurbains
longue distance**

De plus, plusieurs facteurs ne permettent pas aux objectifs de développement du rail de report modal de se réaliser. Dans les faits, le trafic TGV ne progresse presque plus depuis 2008 malgré plusieurs ouvertures de lignes (Crozet, 2015). En effet, les pratiques de déplacement n'ont que très peu évolué, avec une place prégnante de la

⁹ Analyses coûts-bénéfices des véhicules électriques, les autobus et les autocars, CGDD, 2017

voiture particulière qui représente encore près de 80% de part modale dans les déplacements interurbains de longue distance (Kestel, 2018). En ce qui concerne les autocars, les dispositions obligatoires de la loi relative à la transition énergétique et la croissance verte et à la norme européenne « Euro » consistent surtout en l'équipement de technologies réduisant les émissions de GES pour les véhicules. Mais pour mettre en œuvre des moyens efficaces de répondre à une potentielle pollution des transports routiers de voyageurs, intensifiée par la libéralisation du transport par autocar, il importe de connaître plus précisément les impacts environnementaux des SLO.

Ainsi, les évaluations des impacts environnementaux de l'autocar sont encore peu nombreuses et nécessitent la comparaison de plusieurs paramètres complexes comme les émissions de GES par voyageur au kilomètre, l'évolution de l'offre SLO ou le report modal¹⁰. Toutefois, l'ADEME¹¹ a publié en 2016 un rapport d'étude à ce sujet, dont l'analyse permet de saisir les enjeux des impacts environnementaux de ce mode de transport.

¹⁰ Report modal : expression qui désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. Ici, l'expression est utilisée pour le mode de transport qui aurait été utilisé par les voyageurs en l'absence de l'offre de transport par autocar.

¹¹ ADEME : Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie



b) Les impacts environnementaux de l'autocar (analyse du rapport d'étude de l'ADEME)

Afin de préciser davantage l'étude de l'évaluation de l'impact environnemental de l'autocar, il est opportun de décrire le travail qu'a fourni l'ADEME à ce sujet dans « l'Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar »¹². Cette étude a été réalisée sur la base des données d'activités de trois trimestres depuis l'ouverture du marché (au dernier trimestre 2015) et publiée fin 2016, alors que le marché est à cette période encore en phase de progression.

L'étude s'appuie sur trois axes de récolte de données : une enquête nationale auprès d'un millier d'usagers, les données déclaratives des opérateurs par autocar et les données d'activités publiées trimestriellement par l'ARAFER¹³. Ces sources de données ont été mobilisées afin de quantifier trois critères principaux dont dépend le bilan environnemental du transport par autocar selon l'agence. Il s'agit du report modal¹⁴, du niveau de consommation de carburant et d'émissions de polluants de la flotte d'autocars, ainsi que du taux d'occupation des autocars.

¹² ADEME « Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar », réalisée pour le compte de l'ADEME par AJBD, coordination technique : S. Boulard, décembre 2016.

¹³ ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires

¹⁴ Report modal : désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. Ici, il s'agit du mode de transport qui aurait été utilisé par les voyageurs en l'absence de l'offre de transport par autocar.

Encadré 13 : cadre méthodologique de l'étude

Acteurs de l'étude

L'ADEME a été accompagnée par le cabinet AJBD et a travaillé en étroite collaboration avec l'ARAFER, et les 6 opérateurs de 5 groupes distincts (Eurolines/Isilines, Flixbus, Megabus, Ouibus, Stashipper) de transport régulier interurbain de voyageurs.

Enquête usagers

Enquête réalisée auprès d'un millier d'usagers, en gares routières, entre mars et mai 2016, en retenant 8 villes françaises comme lieu d'enquêtes (Paris, Lille, Strasbourg, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Lyon, Aix-en-Provence), sélectionnées car 4 des 5 opérateurs du marché y étaient représentés. Les usagers relèvent de tous les opérateurs (sans distinction préalable d'âge, genre ou CSP) et ont été enquêtés sur tous les jours de la semaine (y compris le week-end), et sur les plages horaires de 6h30 à 23h.

Données d'exploitation

Le kilométrage moyen et le nombre de passagers transportés et le taux d'occupation des autocars ont été fournies par l'ARAFER

Les données spécifiques au bilan environnemental : répartition du parc de véhicules selon la norme Euro et la consommation de carburant ont été fournies par le bureau d'étude AJDB.

Formule du calcul de l'impact environnemental

La méthodologie de calcul repose sur la comparaison d'un scénario avec le développement du transport par autocar (ATA = Avec Transport par Autocar), et d'un scénario sans développement du transport par autocar (HTA = Hors Transport par Autocar). Le scénario HTA est donc soustrait au scénario ATA, qui ont pour unités de mesures :

- Scénario ATA : $\text{voy.km (nombre de voyageurs transportés sur un kilomètre)} \times \text{FEautocar (Facteur d'émission de l'autocar, en g ou kg de CO}_2\text{, CO}_2\text{éq et polluants par voy.km parcouru)}$
- Scénario HTA : correspondant à une situation où l'ensemble des voyageurs sont transportés par d'autres modes : déterminés par sur la base des réponses des personnes interrogées à la question « Si le transport par autocar n'existait pas, quel autre mode auriez-vous choisi pour ce voyage ? »

Précisions

Les « trajets de rabattement », c'est-à-dire les trajets effectués par les usagers pour être acheminés au point de départ/d'arrivée du voyage en autocar, ne sont pas considérés dans l'étude.

L'analyse du bilan environnemental est réalisée selon deux échelles : une échelle macro au niveau national, une échelle plus spécifique par axes géographiques (pour affiner l'analyse selon les spécificités modales de chaque zone).

Sigles et acronymes

CO² = Dioxyde de carbone

CO²éq = CO² équivalent, soit l'ensemble des GES ramenés à l'unité de CO² sur la base des PRG de ces différents gaz : dioxyde de carbone, Méthane, Oxydes nitreux, Hydrocarbures perfluorés, Hydrofluorocarbones, Hexafluorure de soufre, Fluorure d'azote

NO_x : Oxydes d'azote

PM : Particulate matter = particules en suspension

Graphique 18 : Les modes de transports retenus par les répondants si le transport par autocar n'avait pas existé



Source : ADEME

Afin de pouvoir effectuer le calcul sATA (scénario Avec Transport par Autocar) – sHTA (scénario Hors Transport par Autocar) l'ADEME a d'abord analysé le report modal des usagers de l'autocar, c'est à dire le mode de transport retenu par les répondants à l'enquête si le transport par autocar n'avait pas existé. Ainsi, comme le montre le graphique 18, le report des modes ferrés est le plus important puisque 36% des usagers auraient pris le TGV et 13% auraient effectué le déplacement en Intercités ou en TER, soit près de 50% des usagers.

Le covoiturage, favorisé par 22% des usagers et la voiture par 15% d'entre eux, font des modes routiers le second poste de report modal des usagers de l'autocar. Enfin, 10% d'entre eux ne seraient pas déplacés du tout sans le transport par autocar. Cette analyse est primordiale pour l'interprétation des résultats qui vont suivre puisque l'origine modale des usagers modifie les finalités du bilan de l'impact environnemental du transport par autocar.

Les principaux résultats observés

- Au niveau national**

Tableau 11 : Bilan environnemental de la France sur les émissions de Gaz à effet de serre (en CO₂eq)

	T4 2015	T1 2016	T2 2016
	tCO ₂ eq	tCO ₂ eq	tCO ₂ eq
Scénario ATA	12 566	21 265	20 833
Scénario HTA	10 208	15 863	21 730
Impact environnemental	23%	34%	-4%

Source : ADEME

Le tableau ci-dessus (tableau 11), présentant la différence entre le scénario ATA (Avec Transport par Autocar) et le scénario HTA (Hors Transport par Autocar) en pourcentage, montre que l'autocar a été plus émissif en tCO₂eq que « l'offre existante

alternative » (à savoir les modes de transport qui auraient été utilisés à la place de l'autocar) pour les deux premiers trimestres de la période prise en compte. Si les émissions globales de GES apparaissent réduites au second trimestre 2016,

c'est parce que les opérateurs ont ajusté leur offre commerciale à cette période en réévaluant la fréquence de certaines lignes et la desserte de certaines villes. Cette adaptation à la demande a

induit un taux d'occupation plus élevé, le transport par autocar devenant alors plus vertueux en émissions globales de GES que « l'offre existante alternative ».

Tableau 12 : Bilan environnemental de la France sur les émissions de NOx (oxydes d'azote)

	T4 2015	T1 2016	T2 2016
	tNOx	tNOx	tNOx
Scénario ATA	20,1	34,0	33,3
Scénario HTA	28,9	44,9	61,5
Impact environnemental	-30%	-24%	-46%

Source : ADEME

Tableau 13 : Bilan environnemental de la France sur les émissions de PM (particules fines)

	T4 2015	T1 2016	T2 2016
	tPM	tPM	tPM
Scénario ATA	0,2	0,3	0,3
Scénario HTA	1,0	1,5	2,0
Impact environnemental	-79%	-78%	-84%

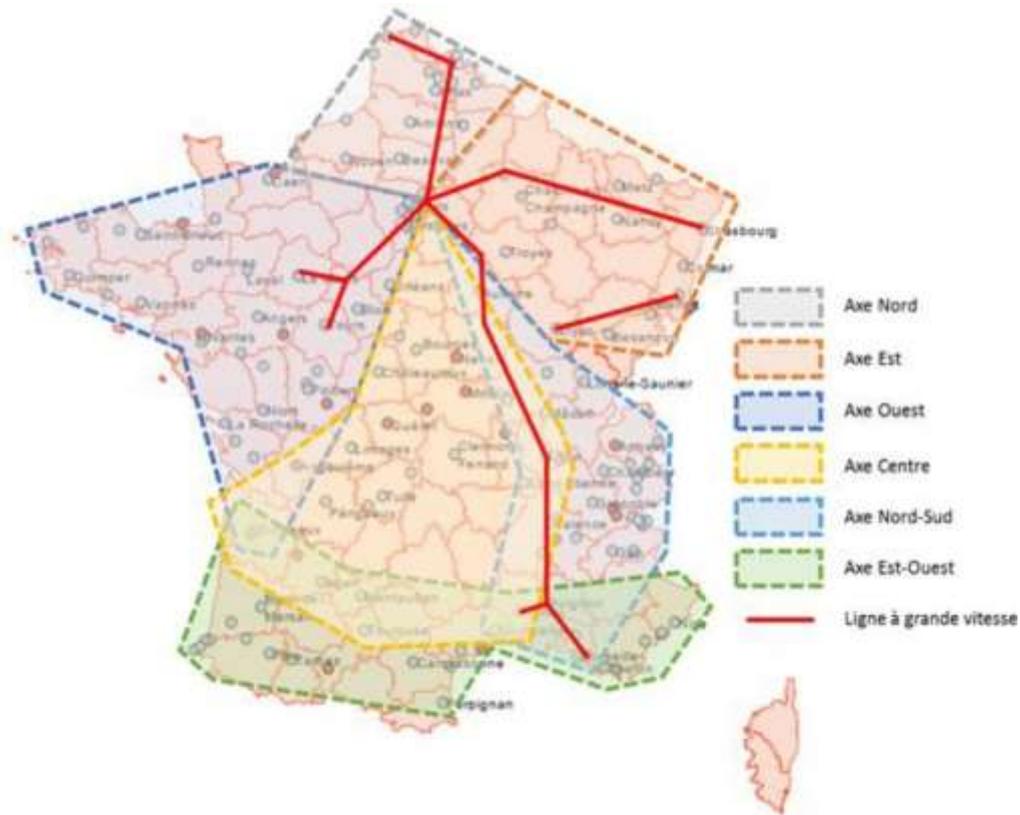
Source : ADEME

Au contraire, la comparaison des deux scénarii (ATA et HTA) en termes d'émissions de NOx (oxyde d'azote) et PM (particules) présents dans les tableaux 12 et 13 montre qu'elles sont beaucoup plus importantes dans le cas du scénario Hors Transport par Autocar et moindres dans le cas du scénario Avec Transport par Autocar. Autrement dit, le transport par autocar émet moins de particules fines et d'oxyde d'azote que « l'offre existante alternative ». Ces résultats s'expliquent par deux

facteurs majeurs. D'abord, le report modal depuis la voiture individuelle ou le covoiturage est important (35% des usagers les auraient utilisés sans l'autocar) alors que ce sont les modes qui émettent le plus d'oxyde d'azote et de particules fines. Ensuite, les autocars sont aujourd'hui majoritairement de norme « Euro V » ou « Euro VI », ce qui signifie qu'ils sont équipés de technologies de traitement de ces polluants (comme le filtre à particules par exemple).

- **Par axes géographiques :**

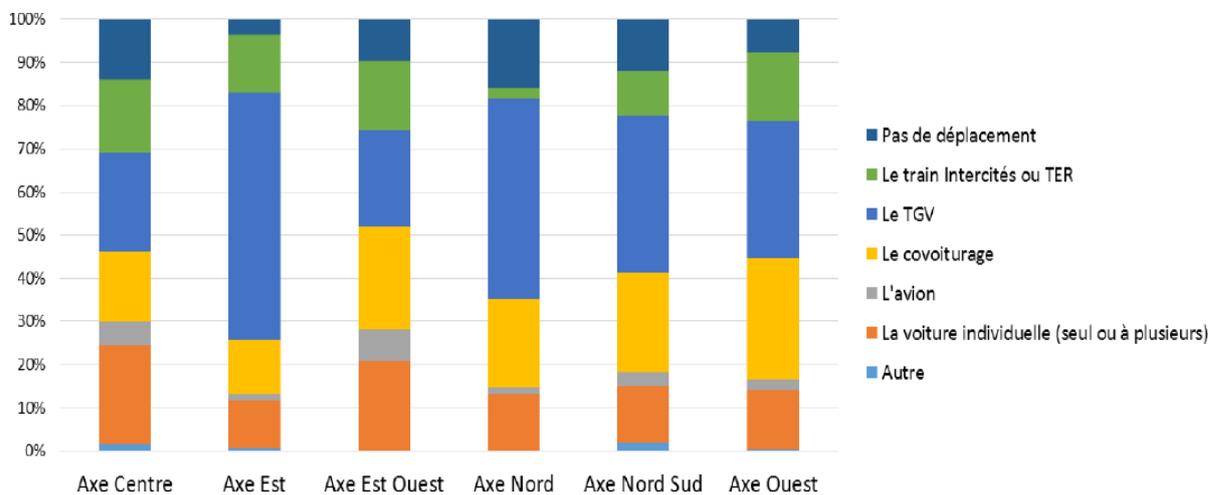
Carte 20 : Carte des axes géographiques définis par l'ADEME et offre de lignes à grandes vitesses en France



Source : ADEME

L'ADEME a choisi de rapporter les résultats du report modal observé dans l'enquête usagers (Carte 20) au regard des axes géographiques définis et présentés sur la carte ci-dessus. L'offre LGV (Lignes à Grande Vitesse) est également représentée sur la carte par un figuré linéaire rouge.

Graphique 19 : Les choix alternatifs à l'autocar retenus par les répondants, par axe géographique



Source : ADEME

Cette analyse par axes géographiques est intéressante puisqu'elle montre comment la caractérisation de la répartition modale et les différences de taux d'occupation constituent des variables qui influent sur le bilan environnemental de l'autocar. Il existe en France des hétérogénéités géographiques en termes de desserte ferroviaire notamment : la présence de LGV (Ligne à Grande Vitesse) va influencer l'origine modale des répondants à l'enquête. Nous analyserons ici les deux axes géographiques les plus significatifs afin

de rendre compte d'un premier bilan de l'impact environnemental du transport par autocar.

L'axe Nord, suivant la « ligne » Paris-Lille-Calais, est marqué par une forte desserte ferroviaire avec de nombreuses liaisons TGV. Ainsi, il existe un fort report modal du TGV vers l'autocar puisque 47% des usagers auraient pris le TGV sans l'offre de transport par autocar. Le taux d'occupation des autocars est assez important puisqu'il atteint 30% sur cet axe.

Tableau 14 : Bilan de l'impact environnemental du transport par autocar pour l'axe Nord

	CO ₂	CO ₂ eq	NOx	PM
Bilan environnemental	69%	70%	47%	-68%

Source : ADEME

La différence entre le scénario ATA et le scénario HTA pour l'axe Nord fait donc apparaître un pourcentage élevé d'émissions polluantes par les autocars, comme le montre le tableau 14. Ainsi, l'impact environnemental calculé par l'étude est plus favorable pour « l'offre existante alternative » que pour le transport par autocar. Ces résultats s'expliquent par le fait que le TGV demeure moins polluant en termes d'émissions par voyageur au kilomètre que tout mode routier, ce que le taux d'occupation important des autocars ne permet pas de réduire (voir encadré méthodologie).

A l'inverse, l'axe Est-Ouest au sud de la France,

suivant la « ligne » Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille, est caractérisé par une absence de LGV sur les trajets empruntés par l'autocar. De fait, les premiers postes d'origine modale des usagers sont les modes routiers à 43% (voiture individuelle à 19% et covoiturage à 24%). Le taux d'occupation des autocars quant à lui est un peu plus important que sur l'axe Nord avec 35%.

Tableau 15 : Bilan de l'impact environnemental du transport par autocar pour l'axe Est-Ouest

	CO ₂	CO ₂ eq	NOx	PM
Bilan environnemental	-19%	-18%	-55%	-86%

Source : ADEME



La différence entre le scénario ATA et le scénario HTA pour l'axe Est-Ouest au sud de la France fait logiquement apparaître des pourcentages négatifs d'émissions polluantes par les autocars comme le montre le tableau 15. L'impact environnemental calculé par l'étude est donc plus favorable pour le transport par autocar que pour « l'offre alternative existante ». Ces résultats s'expliquent par le fort report modal depuis les modes routiers et l'importance du taux de remplissage, puisque les automobiles émettent beaucoup plus de polluants en termes d'émissions par voyageur au kilomètre qu'un autocar relativement bien occupé.

Dans sa conclusion, l'ADEME précise qu'il convient d'être prudent quant à l'interprétation des données présentées dans son rapport puisque l'offre est en phase de progression et qu'une actualisation sera réalisée trois ans après cette première évaluation. Pour définir néanmoins quelques perspectives, le rapport note que le nombre de voyageurs transportés en autocars en France a constamment augmenté depuis la libéralisation du marché, comme cela avait été observé également en Allemagne par l'Office fédéral allemand de la statistique. Enfin, selon l'étude, l'ADEME parvient à la conclusion que ce mode devient plus performant que les « offres alternatives existantes » à partir d'un taux d'occupation moyen de 38%. En étudiant plusieurs scénarii de développement de l'offre afin d'évaluer les perspectives de développement du transport par autocar, le rapport de l'ADEME retient le premier scénario qui fait apparaître une augmentation du nombre de voyageurs transportés par autocar, et donc du taux d'occupation moyen qui atteint les 55% en 2018. Selon les données de l'Arafer, il

semblerait que l'ADEME avait vu juste (voir chapitre 1, partie I sur la chronologie de l'offre SLO), outre le fait que l'offre se soit rationalisée autour de trois opérateurs positionnés sur le marché : Flixbus, Ouibus et Isilines. En effet, la fréquentation des cars SLO a augmenté de 15% suite à la suppression des liaisons peu fréquentées et à la création des dessertes d'aéroports notamment. Nous pouvons également étayer les résultats de l'ADEME en termes de report modal au regard des derniers chiffres diffusés par l'Arafer. Au niveau national, les services SLO concurrencent de plus en plus le train puisque 44% des voyageurs SLO auraient pris le train en l'absence de cars en 2017, contre 37% en 2016. A l'inverse, le report modal de la voiture vers le car diminue puisque 13% auraient pris la voiture en l'absence de SLO en 2017 contre 19% en 2016. Ces évolutions des reports modaux amène la FNAUT à pour conséquence d'augmenter la consommation de pétrole dû aux modes routiers (les usagers empruntant finalement moins les modes ferrés), passant de 4800 tonnes à 8000 tonnes. Les émissions de CO² ont également augmentées, passant de 21 000 tonnes à 35 000 tonnes entre 2016 et 2017. En effet, le transfert modal depuis la voiture et le covoiturage vers les cars SLO est environnementalement positif, mais pas quand il est fait depuis les modes ferrés. Ces reports modaux pourront être analysés dans notre enquête, il sera intéressant d'interroger les usagers quant au(x) mode(s) qu'ils empruntent le moins depuis qu'ils prennent les SLO. Mais en attendant ces analyses plus détaillées de l'évaluation de l'impact environnemental des autocars, nous interrogeons les perspectives potentiellement durables qui existent pour l'autocar en tant que transport alternatif.



c) Quelle durabilité pour l'autocar en tant que transport « alternatif » ?

Modélisations, projections et pistes de réflexions

Si le rapport d'étude de l'ADEME présente l'intérêt de prendre en compte l'origine modale des usagers et le taux de remplissage des autocars afin d'évaluer leur impact environnemental, nous pouvons questionner d'autres caractéristiques de ce mode de transport qui influerait sur son bilan environnemental. Il s'agit notamment d'interroger les perspectives de développement de véhicules avec une plus faible empreinte environnementale comme les motorisations à l'énergie électrique ou hybride. Il peut également être pertinent d'analyser la durabilité du transport par autocar en pensant cette nouvelle offre en intermodalité avec les autres offres de transport existantes.

Perspectives de développement d'autocars à faible empreinte environnementale

Si le développement du transport par autocar permet d'offrir aux voyageurs longue distance un nouveau mode de transport collectif, il n'en demeure pas moins un mode routier, forcément plus émetteur de polluants que le mode ferroviaire, en raison de sa motorisation fonctionnant aujourd'hui majoritairement au diesel. Les acteurs politiques s'interrogent donc sur les perspectives de développement de véhicules à faible empreinte environnementale, qui ne fonctionneraient plus au carburant provenant d'énergies fossiles.

Ainsi, les technologies alternatives au car diesel sont favorisées dans le Plan Climat (qui escompte la neutralité carbone en 2050) ou encore dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte¹⁵ qui prévoit le renouvellement des flottes d'autobus et d'autocars pour le transport public : « *L'article 37 prévoit que l'État et les acteurs publics [...] procèdent à des achats responsables avec des obligations de renouvellement du parc en faveur de véhicules plus sobres sur le plan énergétique* »¹⁶. Le ministère de la transition écologique et solidaire, à travers le Commissariat Général au Développement Durable, a ainsi étudié les bénéfices socio-économiques des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz naturel pour les autobus et autocars¹⁷. Il s'agit ici d'obligations concernant les transports publics, c'est-à-dire les Services Routiers Conventionnés d'autobus urbains ou d'autocars interurbains qui sont en partie financés par les collectivités territoriales.

¹⁵ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

¹⁶ Site officiel des législations du gouvernement : www.legifrance.gouv.fr.

¹⁷ COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation. Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017.

Néanmoins, il convient de se demander dans quelle mesure ces renouvellements de véhicules pourraient également concerner les SLO d'autocars, dont l'achat et l'entretien des véhicules dépendent des opérateurs privés Flixbus, Ouibus ou Isilines. En effet, bien que le développement des technologies alternatives au véhicule diesel apparaisse comme une des réponses pertinentes pour répondre aux enjeux climatiques en limitant les émissions de CO², la pollution atmosphérique ou les nuisances sonores dans les transports¹⁸, l'étude du CGDD¹⁹ démontre qu'un autocar 100% électrique représente un coût d'achat et de fonctionnement très élevé. Néanmoins cette solution présente à long terme de véritables gains environnementaux et un bilan positif en matière d'entretien et d'énergie par rapport au véhicule hybride ou fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV).

Les opérateurs privés ne sont eux-mêmes pas indifférents à ces questions : les sites web officiels de Flixbus, Ouibus et Isilines comportent tous une rubrique valorisant la mobilité durable offerte par l'autocar et les mesures qu'ils ont mis en place afin de réduire leurs émissions de polluants. En effet, l'opérateur Ouibus fait valoir le car comme le mode de transport durable grâce à son report modal depuis la voiture individuelle. De plus il met en avant le fait que le car pollue moins et prend « *moins de place par personne sur la voie publique* » (Extrait publicitaire 1) que la voiture individuelle. Chez Flixbus, la page dédiée à l'impact sur le climat rappelle que même si l'autocar consomme peu de carburant et émet de moins en moins de polluants, il reste un mode routier qui « *ne peut pas rouler en ne créant aucune émission* » (Extrait publicitaire 2). L'opérateur propose ainsi une compensation équivalente d'émission de CO² sous forme d'une participation financière volontaire lors de la réservation en ligne du trajet. Enfin, la page web dédiée à l'environnement du site officiel de

Des opérateurs qui veulent se donner une image plus « verte »

l'opérateur Isilines (Extrait publicitaire 3) permet directement d'accéder à un communiqué de presse de l'association Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) expliquant par le biais de plusieurs « preuves » que l'autocar peut être considéré comme un moyen de mobilité « responsable et durable »²⁰.

¹⁸ Analyse coûts-bénéfices des véhicules électriques, des autobus et des autocars, CGDD, 2018)

¹⁹ Ibid.

²⁰ Communiqué de presse de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), le 19 janvier 2018. Source : Site officiel de la FNTV

Extrait publicitaire 1 : Ouibus

Et comme on aime bien faire les choses, nos Ouibus répondent aux normes environnementales les plus strictes en vigueur.

Parce que voyager en bus est plus écologique que la voiture ! Si si c'est vrai :

- Le bus consomme peu par passager (9 fois moins que la voiture, 7 fois moins que l'avion et 3 fois moins que le covoiturage)
- Il occupe peu de place par personne sur la voie publique
- Il utilise des infrastructures existantes
- Il a plusieurs vies et est facilement recyclable

Source: <https://fr.ouibus.com/voyage-ouibus>

Extrait publicitaire 2 : Flixbus



Roulez vert - C'est meilleur pour le climat

Il est établi que les cars de FlixBus ont une consommation de carburant particulièrement efficace et émettent très peu de gaz à effet de serre. Toutefois, même le car, le plus écologique au monde ne peut pas rouler en ne créant aucune émission. C'est pourquoi, en coopération avec atmosfair, nous offrons la possibilité de compenser individuellement et précisément l'empreinte climatique. Selon le principe du marché des droits à émission, cette contribution écologique volontaire versée lors de la

réservation en ligne sera investie dans un projet de protection du climat certifié qui compensera une quantité équivalente d'émissions de CO₂.

Source: <https://www.flixbus.fr/entreprise/developpement-durable>

Extrait publicitaire 3 : Isilines. Le groupe de mots « Logique de développement durable » apparaissant en rouge est un lien vers un communiqué de presse de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs.

Le transport de voyageurs par car s'inscrit dans une [logique de développement durable](#).

Les cars sont neufs ou très récents. Ils sont conformes aux dernières normes antipollution.

Voyager en car permet également de réduire le nombre de voitures sur les routes. Un car = 30 voitures de moins...

Dans la lutte contre la pollution atmosphérique, l'Union européenne a fixé des limites maximales de rejets polluants pour les **véhicules roulants**, ce sont les normes dites normes Euro. Elles ont permis de réduire, de façon significative, les plafonds des émissions polluantes.

[Le + isilines](#) : Tous nos **cars** actuellement en service répondent à la norme Euro 5, notre flotte Isilines sera progressivement équipée de véhicules à la norme Euro 6.

Pour chacun de vos **trajets en car**, vous pouvez connaître votre empreinte carbone en consultant la page trajet correspondante.

Source : <https://www.isilines.fr/voyager-en-bus-ecologie?fbclid=IwAR3p52XJRWB3pX7IHJnj15MmN9PFJr07BylP0u87vxL3-tXYQaXJpoRnSY>



Comme le montrent ces extraits publicitaires, les trois opérateurs SLO d'autocar s'affichent ainsi comme concernés par l'impact environnemental de leurs véhicules et s'appliquent à respecter les volontés des politiques publiques en matière de réduction d'émissions de polluants, notamment en équipant les moteurs de leur flotte de véhicules de la dernière norme Euro en date. Le développement de cars librement organisés fonctionnant à l'énergie électrique ne semble donc pas impossible.

Outre la question de la motorisation de la flotte de véhicules des opérateurs, il apparaît pertinent de questionner les potentiels d'intermodalité entre les SLO d'autocars et les autres moyens de transport existants, pour aller vers des « trajets de mobilité durable », au-delà du simple fait d'emprunter des modes de transports durables.

L'autocar en tant que SLO peut-il s'inscrire dans un système intermodal à finalité plus durable ?

Alors comment penser le mode routier que constitue l'autocar comme potentiellement durable ? Sur quels leviers les politiques publiques peuvent-elles agir ? Plus largement, les autocars, en tant que Service Librement Organisés, peuvent-ils s'inscrire dans un système intermodal de transports collectifs ? Selon le Commissariat Général au Développement Durable, quatre leviers principaux peuvent être mobilisés pour réduire les émissions de GES : la réduction du trafic, la diminution des émissions unitaires par véhicule, l'augmentation du taux de remplissage, et l'organisation d'un vaste report modal (réduction des trafics des modes structurants les plus émetteurs vers les moins émetteurs)²¹.

²¹ CROZET, Y. « Transports et « facteur 4 » : que reste-t-il du Grenelle ? ». Transports (ISSN 0564-1373), 2015.

En ce qui concerne le transport de voyageur longue distance (c'est-à-dire les déplacements de plus de 100km en France), une étude de prospective du CGDD²² sur la demande de transports sur le long terme met l'accent sur le fait que les mobilités vont continuer à se développer avec une croissance de 1,1% par an attribuée à l'augmentation générale de la population et à la progression des salaires qui mènerait à une hausse des dépenses des ménages liées aux transports.

²² COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, « Projections de la demande de transport, sur le long terme ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2016.

Tableau 16 : Trafics des voyageurs longue distance aux horizons 2030 et 2050, projections sans et avec nouveaux modes de déplacements

Mds voy.km par mode	2012	Sans nouveaux modes		Avec nouveaux modes	
		2030	2050	2030	2050
Route <i>dont covoitureurs passagers</i>	237,9 0	290,7 0	343,3 0	296,1 5,9	350,0 7,4
Autocars « Macron »	0	0	0	7,0	8,9
Fer	65,5	88,9	125,8	78,0	112,0
Air	14,0	16,6	20,8	16,5	20,7
Total	317,4	396,2	489,9	397,6	491,6
Trafic VP (Mds veh.km)	107,7	133,8	161,5	133,9	161,6

Source : calculs CGDD

Source : Commissariat Général au développement durable

Selon ce rapport, l'évolution des parts modales profiterait au ferroviaire grâce à la mise en services de nouvelles Lignes à Grande Vitesse, cela en lien avec les stratégies de politique publique des

Transports menées jusqu'à maintenant par les gouvernements successifs en France. En prenant en compte les nouveaux modes de déplacements, le covoiturage et le transport par autocar libéralisé représenteraient respectivement 2,8% et 3,4% des déplacements longue distance en 2050 comme le montre le tableau 16 ci-dessus.

Tableau 17 : Evolution des émissions unitaires des véhicules routiers aux horizons 2030 et 2050

gCO ₂ /veh.km	2012	2030	2050 tendanciel	2050 SNBC
VP longue distance	159	97	63	63
VP courte distance	159	97	63	30
Deux-roues motorisés	83	51	33	16
Véhicules utilitaires légers	218	133	86	44
Autocars	672	504	366	366
Poids lourds marchandises	844	739	662	521

Source : Commissariat Général au Développement Durable

En produisant un scénario tendanciel et un scénario qui se base sur la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), supposant une baisse de 29% des bus et des cars diminueront de 25% entre 2012 et 2030 et à nouveau de 25% entre 2030 et 2050.

Certains outils de modélisation comme le MODEV²³ semblent pouvoir constituer des outils

²³ Le MODEV est une modélisation multimodale créée afin d'apprécier l'impact des nouvelles offres d'infrastructures, de services et de la croissance attendue des trafics de longue distance ainsi que leur répartition modale. Modèle géographique dans lequel les trafics sont répartis sur l'ensemble du territoire et multimodal prenant en compte les modes routiers, ferroviaires et aériens pour les voyageurs. Il se compose de cinq étapes qui sont la génération, la



pouvoir constituer des outils de caractérisation et de qualification des intermodalités entre les différents moyens de transports, avec le potentiel d'un développement de politiques publiques de transports intermodales. Au-delà d'une action sur la réduction des trafics et la diminution des émissions unitaires par véhicules, l'intermodalité entre les transports semble être le point important à développer aussi bien pour permettre l'augmentation du taux de remplissage que l'organisation d'un vaste report modal de la voiture particulière. En effet, c'est par exemple l'intermodalité existante entre les SLO et l'aérien qui permet à la fois un fort taux de remplissage et un report modal important de la voiture vers l'autocar, dans le cadre des nombreuses liaisons SLO vers les aéroports français (voir Chapitre 1, I, b, la phase de rationalisation).

Alors que les politiques publiques françaises ont longtemps tenté d'ériger le ferroviaire à la première place des transports en commun, leur échec relatif s'est concrétisé par une persistance de l'importance de la voiture particulière dans les parts modales et le développement d'offres « low-cost » qui concurrencent directement le train en pratiquant des prix très compétitifs, en particulier celle des SLO depuis la loi Macron de 2015. Nous tenons à rappeler que l'étude de l'impact environnemental de cette offre libéralisée d'autocars n'a pas été aisée. En effet, bien que l'offre des « cars Macron » soit très médiatisée, les informations concernant l'empreinte écologique ou l'efficacité énergétique de cette nouvelle offre de transports restent limitées dans la presse. Par ailleurs, les documents scientifiques analysant cet aspect des SLO sont quasi inexistantes : il a donc été nécessaire de l'étudier par d'autres biais et de mobiliser diverses sources à plusieurs échelles.

L'impact environnemental des autocars en tant que système libéralisé tel que l'évalue l'ADEME serait très influencé par le report modal des voyageurs d'une part et par le taux de remplissage des véhicules d'autre part. L'étude démontre ainsi que plus un autocar est occupé, moins il émet de polluants par voyageur au kilomètre. Aussi, plus le report modal vers l'autocar se fait depuis la voiture individuelle, plus l'impact environnemental des autocars est faible, mais plus le report se fait des modes ferrés vers l'autocar et plus l'impact est fort.

Toutefois, nous pouvons nous demander si le développement de mobilités régionales et interrégionales moins consommatrices d'énergies fossiles et moins polluantes passerait forcément par un vaste report modal de la route vers le ferroviaire. En outre, il faut se demander dans quelle mesure la nouvelle offre des SLO dans le paysage des transports français crée-t-elle de nouvelles mobilités, dans le cas des usagers qui n'auraient pas effectué de déplacements du tout avant l'existence des autocars à bas coûts ?

Il apparaît pertinent et plausible de penser l'ensemble de ces modes de transports dans un système durable offrant des mobilités intermodales pour des trajets de longue distance. En effet, si les possibilités d'intermodalités et le taux de remplissage semblent être les deux principaux critères qui conditionnent un impact environnemental favorable à l'autocar, ils conditionnent également la rentabilité économique des SLO permettant ainsi de concilier rentabilité et écologie.

distribution, le choix modal, le modèle de constitution du véhicule, et l'affectation des trafics sur les réseaux. Source : Site officiel du Ministère de la transition écologique et solidaire.

Conclusion



La « loi Macron » s'inscrit dans une dynamique européenne de développement de l'autocar et d'ouverture à la concurrence des services de transport. Selon les promoteurs de la loi, la libéralisation du transport interurbain de voyageurs par autocar doit permettre de rendre l'offre de transports plus flexible grâce à la densité du maillage routier déjà existant sur le territoire français.

En outre, la compétition multimodale est censée conduire à une diminution générale des tarifs des transports en commun longue-distance. L'enjeu de cette première étude était d'étudier la mise en œuvre concrète de cette loi depuis 2015, en analysant précisément l'évolution de l'offre et en questionnant sa viabilité économique, sa désirabilité sociale et sa soutenabilité environnementale.

Une première phase d'extension avec la création de lignes reliant essentiellement des espaces peuplés et attractifs montre que l'offre SLO s'est vite développée sur le territoire français. La seconde phase, à partir de 2017, est marquée par la rationalisation et la concentration de l'offre sur trois opérateurs : Flixbus, Ouibus et Isilines. L'expansion des SLO sur le territoire et la création de nouvelles stratégies par les opérateurs confrontés à une forte concurrence ont conduit à la mise en place d'itinéraires complémentaires au transport public existant, comme par exemple le développement de trajets pour desservir les aéroports. D'ailleurs, cette expansion participe à la remise en question du rail et semble menacer les positions de la SNCF. L'étude de l'offre permet en effet de mettre en lumière la concurrence que représentent les lignes SLO pour les lignes SNCF, les cars proposant des tarifs bien moins élevés et des fréquences parfois plus importantes, malgré un temps de trajet supérieur. L'offre a donc rapidement trouvé le succès espéré puisque la fréquentation des cars a été importante dès les premiers mois, notamment en raison des prix d'appels pratiqués tels qu'un trajet Paris-Marseille à 2€ !

Néanmoins, cette pratique des très bas prix mène à une absence de rentabilité du marché et met donc en péril la durabilité de l'offre SLO au sein du

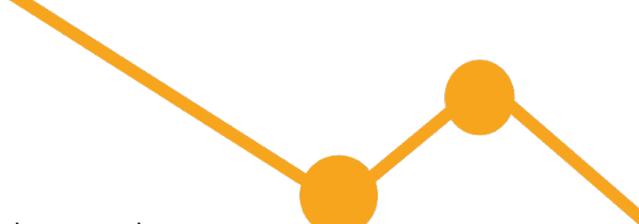
système de transport français. In fine, en fonction des territoires où elle s'implante, l'offre SLO semble créer de nouvelles opportunités de déplacement face à l'absence de liaisons ferroviaires ou un mode de transport ferroviaire trop coûteux pour certains. De ce fait, cette offre semble favoriser la création d'une troisième classe de transport, amenant les personnes à faibles revenus à emprunter une offre peu confortable et parfois très coûteuse en temps de trajet, ce qui reste à déterminer dans la seconde partie de notre étude.

Dans un second temps, étudier l'offre de SLO au prisme des questions économiques, sociales et environnementales nous a permis d'apporter de premières réponses quant aux perspectives de l'évolution de l'offre et de son inscription dans les modes de vie des usagers.

Tout d'abord, il semble que l'offre comporte les principales caractéristiques d'un service fondé sur le modèle économique du low-cost : les prix sont tirés vers le bas par la réduction des coûts fixes, souvent au détriment de la qualité de l'offre, du confort et des conditions de travail des employés, notamment des conducteurs. Les stratégies commerciales des opérateurs s'appuient en grande partie sur la flexibilité permise par les nouvelles technologies de l'information et de la communication (réservations et annulations en ligne, applications pour suivre sa commande, stratégies marketing offensives sur les réseaux sociaux...).

Enfin, la progressive concentration du marché entre trois opérateurs pourrait permettre à ceux-ci d'augmenter les prix et/ou les inciter à diversifier leur offre, notamment en montant en gamme, afin de conquérir de nouveaux segments du marché. Si cette tendance vers le monopole se poursuivait en France, les parts de marché exclusives compenseraient les prix bas pratiqués, permettant de viabiliser le service et ainsi, d'éviter une hausse des prix pour atteindre la rentabilité.

Néanmoins, les usagers seraient dépendants d'une seule entreprise, qui pourrait décider, du fait de l'absence de concurrence, de réduire ses



investissements et donc de limiter l'amélioration du service et du maillage territorial, afin de préserver son chiffre d'affaires. Ainsi, la question d'une réglementation et/ou d'une convention de service public pourrait se poser, sur le modèle espagnol.

Le modèle économique low-cost de l'offre libéralisée d'autocars et les conditions qu'il implique à la fois pour les employés et les usagers interroge la désirabilité sociale des SLO. La perception des SLO semble varier selon les acteurs. Ainsi, l'offre peut être présentée comme une solution pour lutter contre les inégalités de transport en offrant une nouvelle opportunité de déplacement à bas prix. Mais elle est également présentée comme un modèle de segmentation des usagers, qui marquerait le retour d'une troisième classe des transports. Cependant, selon l'étude de l'Arafer, le profil des usagers semble assez diversifié. L'enquête présentée dans le tome 2 nous permettra de donner des résultats plus précis sur le profil des usagers du car mais également sur leurs motivations et leurs pratiques.

Enfin, concernant la dimension environnementale, nous pouvons d'abord faire état d'un manque d'informations sur le caractère durable de l'autocar, alors que l'argument environnemental a été un des plus importants porté par les défenseurs de la loi. Les quelques études publiées à ce propos parviennent néanmoins à une conclusion commune : l'impact environnemental des autocars en tant que système libéralisé serait très influencé par le report modal des voyageurs (c'est-à-dire le choix d'utiliser l'autocar plutôt que tout autre mode de transport pour un trajet longue distance) et le taux de remplissage des véhicules. En effet, plus le report modal vers l'autocar se fait depuis la voiture individuelle et plus l'impact environnemental de l'autocar est faible, et plus un autocar est occupé, moins il émet de polluants par voyageur au kilomètre, unité de mesure pertinente pour évaluer les impacts environnementaux. Ici encore, l'étude de terrain présentée au tome 2 nous permettra d'analyser plus précisément ce report modal et l'impact environnemental qui en découle, à travers les pratiques des usagers.

Ainsi, la revue de presse et l'état de l'art scientifique sur les autocars librement organisés et le système de transport ont permis d'établir plusieurs constats généraux. Bien que la genèse et l'évolution des SLO aient été très médiatisées notamment parce qu'ils constituaient une nouvelle offre de transport ancrée au sein de nombreuses régions françaises (cf. en Bretagne), les principales données et informations ne proviennent que d'un organisme, l'Arafer, et demeurent insuffisantes à la réflexion. Néanmoins, le croisement de l'ensemble des sources mobilisées et les réflexions menées sur ce premier tome nous permettent d'établir quelques premières conclusions sur la durabilité de cette offre, croisant les trois axes du développement durable.

Tout d'abord, le report modal vers l'autocar et le taux de remplissage des véhicules semblent les deux caractéristiques majeures qui conditionnent à la fois un impact environnemental réduit des autocars et la rentabilité économique du système SLO tel qu'il fonctionne actuellement. Toutefois, le taux de remplissage, bien qu'en augmentation, n'est toujours pas optimal selon les données de l'Arafer, empêchant le système d'être rentable. Les reports modaux quant à eux diffèrent selon les régions et l'offre alternative de transports existante.

Le taux de remplissage des véhicules pose en outre un autre problème : celui de la désirabilité. En effet, un car plus rempli pourrait être vu comme moins confortable par ses usagers. Les possibilités d'avoir un voisin, que le car soit plus bruyant ou encore de devoir plus faire la queue au moment de montrer son billet se trouvent alors augmentées. Cela pourrait mener à l'apparition de représentations négatives du car où le confort apparaît comme absent et où l'impression dominante serait d'être transportés d'une manière inhumaine.

Cette absence de confort pourrait être palliée par des prix bas perçus par les usagers comme une contrepartie à ce manque. Cette pratique des prix bas qui fonde le système low-cost des cars ciblant principalement une population aux moyens financiers limités est d'ailleurs une condition nécessaire à un bon taux de remplissage des cars.

Néanmoins, ces prix cassés sont également un frein à la rentabilité pour les opérateurs pour qui la seule chance de faire du profit est d'avoir des cars bien remplis au détriment peut-être du confort pour les usagers. Il est alors intéressant d'envisager de possibles évolutions du marché des autocars en France vers des services plus onéreux mais de

bonne qualité qui permettraient de coupler rentabilité pour les compagnies et trajets confortables pour les usagers. Cependant, cette évolution se ferait au détriment des catégories les plus défavorisées qui n'auraient alors plus les moyens d'accéder à un tel mode de transport.

Après avoir mené la première phase d'analyse et de croisement des sources existantes sur la question, et avant de présenter les résultats de la phase d'enquête de terrain, nous nous demandons dans quelle mesure les SLO constituent l'opportunité d'un nouveau mode de déplacement longue distance à la fois peu coûteux et peu polluant. La pérennité d'une offre de transport libéralisée ainsi que son efficacité énergétique dépendent d'un certain nombre de facteurs à la fois économiques, sociaux et environnementaux, et nécessitent alors une réflexion précise et nuancée, construite à partir des principaux concernés : les usagers.





Bibliographie

Articles de presse :

AFP. « Une compagnie des « cars Macron » met la clé sous la porte », *Le Monde*, 18 novembre 2016

AFP. "Création d'un statut spécifique pour les conducteurs des "cars Macron", *Le Monde*, 10 mars 2017

AFP. "Grèves SNCF. Ouibus et Blablacar collaborent pour proposer des trajets", *Ouest France*, 24 avril 2018

AFP, "Les "cars Macron" veulent transformer l'essai après la grève des trains", *Ouest France*, 6 juillet 2018

AFP, "Ouibus s'inspire de l'aérien et s'allie avec trois compagnies européennes", *Ouest France*, 13 décembre 2017

Agence Reuters, "Nouvelle progression de la fréquentation des "cars Macron", *Médiapart*, 18 décembre 2017

Agence Reuters, "BlaBlaCar va racheter à la SNCF les cars Ouibus", *Médiapart*, 12 novembre 2018

Agence Reuters, "La fréquentation des cars Macron continue d'augmenter", *Médiapart*, 18 septembre 2017

Agence Reuters, "Hausse de 25% des voyageurs pour les "cars Macron" au 1er trimestre", *Médiapart*, 15 juin 2017

Agence Reuters, "Un total de 6,2 millions de voyageurs pour les "cars Macron" en 2016", *Médiapart*, 17 mars 2017

Agence Reuters, "Les chauffeurs de la compagnie Megabus manifestent à Paris", *Médiapart*, 18 novembre 2016

Amar, Nicolas, Voissat, L-C. « L'impact des plateformes collaboratives sur l'emploi et la protection sociale: quelques perspectives ». *Revue française des affaires sociales*, n°2, 10 octobre 2018

Anonyme, "Transports en car. "La sociologie des usagers évolue", *Ouest France*, 29 juin 2017

Anonyme. « Alsa oferta el servicio Premium de atención personalizada de Santander a Oviedo, País Vasco, Logroño y Zaragoza ». 20minutos.es, 7 juillet 2016

Anonyme. "Isilines déjà sur les routes, mais en transport occasionnel", *Ville, Rail & Transport*, 13 juillet 2015.

Anonyme. "Une nouvelle augmentation de capital pour les autocars Ouibus", *Les Echos*, 26 août 2016.

Anonyme. "Starshipper + Ouibus : la surprise de l'été", *Teceylon*, 13 juin 2016

Belingard, C. "L'article à lire pour comprendre la libéralisation du transport par autocar", *France Info*, 13 décembre 2014

Besson, M. "Pour lui, le désenclavement ferroviaire du Sud-Vendée est en péril", *Ouest France*, 4 juillet 2016

Beziat, E. "Cars Macron, l'économie fragile des transporteurs", *Le Monde*, 14 septembre 2016

Beziat, E. « Huit millions de passagers pour les « cars Macron » », *Le Monde*, 20 janvier 2017

Beziat, E. « Les « cars Macron » ont séduit une clientèle peu voyageuse jusque-là », *Le Monde*, 30 juillet 2017

Beziat, E. « Les opérateurs des cars Macron cherchent encore leur modèle économique », *Le Monde*, 18 mars 2017

Beziat, E. « Les transports alternatifs, grands gagnants de la grève à la SNCF », *Le Monde*, 3 avril 2018

Beziat, E. "Face aux "cars Macron", la SNCF étoffe son offre de trains à petits prix", *Le Monde*, 26 novembre 2017

Beziat, E. "Les "cars Macron" vont continuer à perdre des dizaines de millions d'euros en 2017", *Le Monde*, 25 novembre 2017

Beziat, E. "Les usagers des "cars Macron" ne sont pas tous à même enseigne", *Le Monde*, 18 août 2016

Beziat, E. "La SNCF s'apprête à vendre Ouibus à BlablaCar", *Le Monde*, 13 novembre 2018

Blanzat, B. « Les « cars Macron » sont-ils un succès, près de trois ans après leur lancement ? », *France Bleu*, 4 avril 2018

Blaquière, J. « La lente rentabilité des «cars Macron» », *Le Figaro*, 10 janvier 2019

Bouaziz, F. « Mauvais karma pour les cars Macron », dossier, *Libération*, 7 septembre 2018

Bouniol G. "Les cars "Macron" ne font toujours pas le plein", *Ouest France*, 7 juillet 2017

Boutelet, C. « En Allemagne, le car séduit les voyageurs », *Le Monde*, 8 mai 2016

Charrier, M. " Transports. Ouibus ouvre une ligne entre Paris, Saint-Lô et Granville", *Ouest France*, 24 avril 2018

Charrier, M. "Passagers de Ouibus : "Pas vraiment le choix", *Ouest France*, 4 mai 2018

Charrier, M. "La ligne entre Paris, Saint-Lô et Granville déjà fermée", *Ouest France*, 10 septembre 2018

Courtois, M. « Les conditions de travail des chauffeurs ont un train de retard » *Libération*, 6 septembre 2018.

D'allard, M. « Libéralisation, dérégulation, la sortie de route des cars Macron », *L'Humanité*, 17 novembre 2016

Deletraz, F. « TGV : comment payer son billet moins cher ». *Le Figaro*, 8 janvier 2018.

Denetre, E. "Guéret et Montluçon privées de Cars Macron cet hiver !", *La Gazette des communes*, 29 septembre 2016

Dutheil, G. "Les aéroports, nouvel eldorado des "cars Macron", *Le Monde*, 9 septembre 2017

Elkaïm, A. « « Cars Macron » : la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus » *Rue89Lyon*, 2 mai 2017

Escande, P. "Des TGV aux cars Macron", *Le Monde*, 14 septembre 2016

Filipi-Paoli, S. « Transports : La grève SNCF a fait exploser la fréquentation des «bus Macron » dans le Nord Pas-de-Calais », *La Voix du Nord*, 26 juin 2018

Garbay, A. « FlixBus s'allie à Uber pour offrir une solution complète à ses clients ». *Le Figaro*, 30 août 2018.

Grasland, T. "Privés de car Macron pour 300 petits mètres...", *Ouest France*, 8 avril 2016

Gill, D. « Flixbus - Des Bus Macron aux Rails Macron », *Médiapart*, 6 avril 2018

Gontier, S. "TF1 met le turbo pour les "Cars Macron"... et oublie le "modèle allemand" sur le bas-côté", *Télérama*, 01 février 2018

Israel, D. "Les ratés au démarrage des "cars macron", *Médiapart*, 9 février 2017

Jacqué, P. « « Autocars Macron » : la consolidation commence », *Le Monde*, 13 juin 2016

Jacqué, P. « Autocar: le rachat de Megabus par Flixbus scelle la concentration du secteur », *Le Monde*, 30 juin 2016

Jacqué, P. "La SNCF lance Ouibus pour conquérir le marché de l'autocar longue distance", *Le Monde*, 3 septembre 2015

Jacqué, P. « La grève de la SNCF a dopé les « cars Macron » au printemps », *Le Monde*, 24 septembre 2018

Jacqué, P. « Les cars Macron auraient fait perdre 250 millions d'euros à la SNCF selon la CGT », *Le Monde*, 2015

Jacqué, P. « Transdev se place dans la bataille du bus longue distance », *Le Monde*, 23 juin 2015

Jacqué, P. « Première polémique sur l'arrivée de la SNCF sur le marché des autocars longue distance », *Le Monde*, 9 septembre 2015

Jacqué, P. « La lente révolution du car longue distance », *Le Monde*, 9 mai 2016

Jacqué, P. « Avec Ouibus, la SNCF espère dominer le marché du car longue distance », *Le Monde*, 4 septembre 2015

Jezequel, B. "Les nouvelles lignes de bus macron s'imposent", *Ouest France*, 28 août 2016

Jezequel, B. "Les bus macron boostent la gare routière", *Ouest France*, 11 juin 2016

Jezequel, B. "Desserte TGV en gare de Rosporden. Michel Loussouarn y tient.", *Ouest France*, 22 octobre 2017

Jezequel, B. "Ouibus lance Ouicroquette à Laval", *Ouest France*, 8 août 2017

Jezequel, B. "Cabourg relié à Paris par Ouibus dès ce week-end", *Ouest France*, 14 mai 2017

Jezequel, B. "Ouibus veut séduire les festivals bretons", *Ouest France*, 7 juin 2017

Jezequel, B. "Transport. Les cars Ouibus arrivent à Deauville-Trouville depuis juin", *Ouest France*, 3 août 2016

Jezequel, B. "Transport. Ouibus ouvre une ligne Laval-Lyon", *Ouest France*, 31 octobre 2018

Jezequel, B. "Une nouvelle ligne Ouibus Rennes-Grenoble", *Ouest France*, 31 octobre 2018

Jezequel, B. "Lamballe. Avec Ouibus, un trajet pour Paris tous les jours dès 15 euros", *Ouest France*, 23 mars 2018

Labracherie, J. « Les bus Macron du réseau Flixbus permettent désormais de voyager de Vierzon jusqu'à Paris à petit prix », *Le Berry Républicain*, 14 août 2018

Le Gall, J. "Cars Macron. L'UFC-Que Choisir attaque Ouibus et Flixbus en justice", *Ouest-France*, 12 décembre 2017

Lenormand, A. « Autocars Macron : plus de complémentarité que de réelle concurrence avec les services conventionnés » , *Localtis*, 26 juillet 2018

Lenormand, A. « Cars Macron : pour France Stratégie, le chantier des gares routières doit devenir v prioritaire » , *Localtis*, 28 juillet 2017

Lenormand, A. « Les cars Macron concurrencent surtout les TGV et les Intercités, selon l'Arafer » , *Localtis*, 10 novembre 2016

Les invités de Médiapart, "Ceux qui sont pauvres prendront le car", *Médiapart*, 30 décembre 2014

Lindgraad, J. "Privatiser les cars: la fausse bonne idée de Macron", *Médiapart*, 19 janvier 2015

Martin, JF. "Nantes. Quand le bus part avec près de quatre heures de retard", *Ouest France*, 6 novembre 2017

Meziani, H. "Cars Macron: Un bilan 2017 satisfaisant", *Les Echos Etudes*, 23 août 2018

Mc Ginnis, C. « Flixbus : \$10 rides between San Francisco », *SF Gate*, 21 juillet 2018

Nohra, S. "La nouvelle gare routière en service dès lundi", *Ouest France*, 1 septembre 2018

Nohra, S. "Pays de Lorient. Ca ne tourne vraiment pas rond avec les bus", *Ouest France*, 25 août 2018

Phillipson, A. « Les bus Macron roulent toujours aussi bien », *La Dépêche*, 29 mai 2017

Razemon, O. "Derrière les "cars Macron", l'enjeu des gares routières", *Le Monde*, 27 septembre 2015

Revel, C. "Transports: les "cars Macron" attirent surtout les femmes, les jeunes et les familles", *France info*, 08 août 2017

Roger, P. "Un an après, les effets encore limités de la loi Macron sur l'économie", *Le Monde*, 9 août 2016

Ruscio, L. "Les Cars Macron, ou le transport à deux vitesses", *L'Humanité*, 16 août 2016

Sancey, Y. « Flixbus, l'Uber du bus ». *Le Courrier*, 7 octobre 2018.

Steinmann, L. "Encore 35 millions de pertes pour Ouibus en 2017", *Les Echos*, 31 octobre 2018

Steinmann, L. « Isilines vise la rentabilité pour mi-2018 ». *Les Echos*, 7 juin 2017.

Travere, A. "Précarité : près de 20 % des étudiants vivent en dessous du seuil de pauvreté", *Le Monde*, 31 août 2017

Viennet, R. "Avec son nouveau hub à Lyon, iDBUS met le cap sur l'Italie", *Mobilicités*, 13 novembre 2012.

Viennet, R. "Flixbus rachète les activités de Megabus en Europe continentale", *MobiliCités*, 29 juin 2016 .

Vérier, V. « Covoiturage : BlaBlaCar débarque sur le site OUI.sncf ». *Le Parisien*, 12 décembre 2018.

We Are Social, Hootsuite. « Le Digital En 2018 », 29 janvier 2018.

Rapports et documents officiels :

ADEME, *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar, Rapport d'étude*, décembre 2016.

ARAFER, « Quel est le profil des voyageurs en autocar ? », 23 janvier 2018.

ARAFER, *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées*, enquête 3 e trimestre 2017, 2018.

ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2015, *Arafer*, 2016.

ARAFER, « Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières », 6 novembre 2016

ARAFER, Rapport annuel : Marché du transport par autocar et gares routières, exercice 2017, *Arafer*, 2018.

ARAFER, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du deuxième trimestre 2018, *Arafer*, 2018.

ARAFER. « Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar », 3e trimestre 2018.

ARAFER, *Progression spectaculaire des cars Macron au 2ème trimestre 2018*, [Communiqué de presse], septembre 2018.

Assemblée nationale. « N° 2447 - Projet de loi pour la croissance et l'activité », 11 décembre 2014.

Bundesamt für Güterverkehr. « Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017 », 2017

Commissariat général au développement durable, « Les Comptes des Transports en 2016 », Tome 1, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2017

Commissariat général au développement durable, «Analyses coûts-bénéfices des véhicules électriques, les autobus et les autocars », Ministère de la transition écologique et solidaire, octobre 2018

Commissariat général au développement durable, « Projections de la demande de transport, sur le long terme ». Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2016.

Commissariat général au développement durable, "Eléments d'évaluation socio-économique et environnementale du transport par autocar", Ministère de la transition écologique et solidaire, mai 2016.

Commissariat général au développement durable, "Projections de la demande transport sur le long terme", Ministère de la transition écologique et solidaire, juillet 2016.

Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, « *Ouverture de l'offre de transport par autocar* », France Stratégie, janvier 2015.

Datalab, "Le transport collectif routier de voyageurs en 2015 : circulation et parc en progression, parcours moyen stable", Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, septembre 2016.

France Stratégie. "Autocars interurbains : un bilan après six mois d'ouverture", *La Note d'analyse France Stratégies* n°44, 2016.

France Stratégie. « Perspectives de développement des autocars », juillet 2017.

Raynard, C., NI, J. "Perspectives de développement des autocars", *La Note d'analyse, France Stratégies*, n°58, juillet 2017.

Resosup, Construction d'un indicateur de la précarité étudiante, Septembre 2016

SNCF. « SNCF s'allie à Blablacar pour développer la multimodalité ». Communiqué de presse, 12 novembre 2018.

Sources universitaires et scientifiques :

Allemand, S., Ascher, F., Lévy, J., (dir.) *Les sens du mouvement - Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Berlin, 2005, 336 p

Amar, Nicolas, et Louis-Charles Viossat. « L'impact des plateformes collaboratives sur l'emploi et la protection sociale : quelques perspectives ». *Revue française des affaires sociales*, no 2 (10 octobre 2018): 68-81.

Asensio, J. Matas, A. (2017). « Competition in intercity bus tendering in Spain », Universitat Autònoma de Barcelona, Department of Applied Economic.

Baron, M., Perret, C. « Bacheliers, étudiants et jeunes diplômés : quels systèmes migratoires régionaux ? », *L'Espace géographique*, vol. tome 35, no. 1, 2006, pp. 44-62.

Blayac, T., Bougette, P., « Should I Go by Bus? The Liberalization of the Long-Distance Bus Industry in France », *Documents de travail GREDEG*, septembre 2017.

Bullich, Vincent. « La « platformisation » de la formation ». *Distances et médiations des savoirs. Distance and Mediation of Knowledge* 2018, no 21 (1 mars 2018).

Bundesamt für Güterverkehr (2017). « Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017 ».

Choplin, A., Delage, M. « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 544, mis en ligne le juillet 2011. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/23840> ; DOI : 10.4000/cybergeo.23840

Cresswell, T., *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, 2006, 327 pages

Crozet, Y., "Transports et "facteur 4" : que reste-t-il du Grenelle ?". *Transports* (ISSN 0564-1373), 2015, pp. 29-34.

Dauphin, L., Le Garrec, M.A., Tardieu, F., « Les vacances des Français depuis 40 ans », étude INSEE, 2007.

Dressen, M. « De la segmentation tarifaire au bas coût dans le ferroviaire français », *La nouvelle revue du travail*, décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/nrt/3558> ; DOI : 10.4000/nrt.3558

Guihery, L., « Les nouveaux services interurbains d'autocars : un atterrissage en douceur, ou un atterrissage en catastrophe ? », *Réalités Industrielles, Annales des Mines*, mai 2018.

GUIHERY, L. (2015a). « L'essor des nouveaux services des autocars interurbains : le casse-tête des politiques publiques en Allemagne », *Allemagne d'aujourd'hui*, Vol. 212 (2), pp. 137 – 150.

GUIHERY, L. (2015b). « New interurban coach services in Germany and France : which European perspective ? The key role of bus station... but where to locate them », pp. 83 – 90, in Sucky, E. et al. (2015), *Mobility in a Globalised World 2015*, University of Bamberg Press.

Hardouin, M., Moro, B. « Étudiants en ville, étudiants entre les villes. Analyse des mobilités de formation des étudiants et de leurs pratiques spatiales dans la cité », *Norois* (230), juin 2014, URL : <http://journals.openedition.org/norois/5032> ; DOI : 10.4000/norois.5032

Herpin, N., Verger, D., « VI. Les transports et les départs en vacances », Nicolas Herpin éd., *Consommation et modes de vie en France. Une approche économique et sociologique sur un demi-siècle. La Découverte*, 2008, pp. 132-157.

Jouffe, Y. « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Informations sociales*, vol. 182, no. 2, 2014, pp. 90-99.

Jouffe, Y., Caubel, D., Fol, S., Motte-Baumvol, B., « Faire face aux inégalités de mobilité », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 708, mis en ligne le 19 janvier 2015. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/26697> ; DOI : 10.4000/cybergeo.26697

Kestel, L. "En marche forcée, chronique de la libéralisation des transports : SNCF, cars macron et quelques autres", Paris : Raisons d'agir éditions, 2018, 144p.

Kim, E. C., « Nonsocial Transient Behavior : Social Disengagement on the Greyhound Bus », *Symbolic Interaction*, Vol. 35, Issue 3, 2012, pp. 267–283.

Orfeuil, J.P., « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques.

Orfeuil, J-P., « Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ? », *Métropolitiques*, 16 septembre 2011. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>

Orfeuil, J.P., « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui » Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales, 2004.

Rosa, H., *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, coll. « Sciences humaines et sociales », 2013, 486 p., 1ère édition 2011, traduit de l'allemand par Didier Renault.

Van De Velde, D., « Long-distance bus services in Europe : concessions or free market ? », *The future for interurban passenger transport*, OECD/ITF, 2010, pp.263-285.

Wenglenski, S., « Des pratiques aux potentiels de mobilité domicile-travail. Le cas de la région parisienne, Séminaire de Recherche *Les mobilités qui construisent l'espace. Lectures croisées* ». 2014

White, P., Robbins, D. (2012). « Long-term development of express coach services in Britain », *Research in Transportation Economics*, Vol.36 (1), pp. 30 – 38.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885912000303>

Guihéry, L. (2015a). « L'essor des nouveaux services des autocars interurbains : le casse-tête des politiques publiques en Allemagne », *Allemagne d'aujourd'hui*, Vol. 212 (2), pp. 137 – 150.

Guihéry, L. (2015b). « New interurban coach services in Germany and France : which European perspective ? The key role of bus station... but where to locate them », pp. 83 – 90, in Sucky, E. et al. (2015), *Mobility in a Globalised World 2015*, University of Bamberg Press.

Van de Velde, D. (2009) Long-distance bus services in Europe: concessions or free market?, The future for Interurban Passenger Transport, 18th International Transport Research Symposium, ITF & OECD, Madrid.

Sitographie :

Arafer [en ligne]. "Qui sommes-nous ?". Disponible sur : <http://www.arafer.fr/connaitre-laraf-2/> [consulté le 17/01/2019].

Association Française du Transport Routier International [en ligne]. "Services occasionnels". Disponible sur : <https://www.aftri.com/voyageurs/les-differents-services/services-occasionnels> [consulté le 17/01/2019].

Flixbus [en ligne]. "À propos de Flixbus". Disponible sur : <https://www.flixbus.fr/entreprise/a-propos> [consulté le 15/01/2019].

Isilines [en ligne]. "Qui sommes-nous ?". Disponible sur : <https://www.isilines.fr/voyager-en-car-pas-cher> [consulté le 15/01/2019].

Migratour [en ligne]. "Nos métiers". Disponible sur : <http://www.autocars-migratour.fr/lentreprise/metiers/> [consulté le 15/01/2019].

Migratour [en ligne]. "Notre histoire". Disponible sur : <http://www.autocars-migratour.fr/lentreprise/notre-histoire/> [consulté le 15/01/2019].

Ouibus [en ligne]. "Qui sommes-nous ?". Disponible sur : <https://fr.ouibus.com/qui-sommes-nous> [consulté le 15/01/2019].

Réunir [en ligne]. "Qui sommes-nous ?". Disponible sur : <http://www.reunir.org/un-reseau-pme> [consulté le 15/01/2019].

Société [en ligne] "Flixbus France SARL". Disponible sur : <https://www.societe.com/societe/flixbus-france-sarl-812167005.html> [consulté le 15/01/2019].

