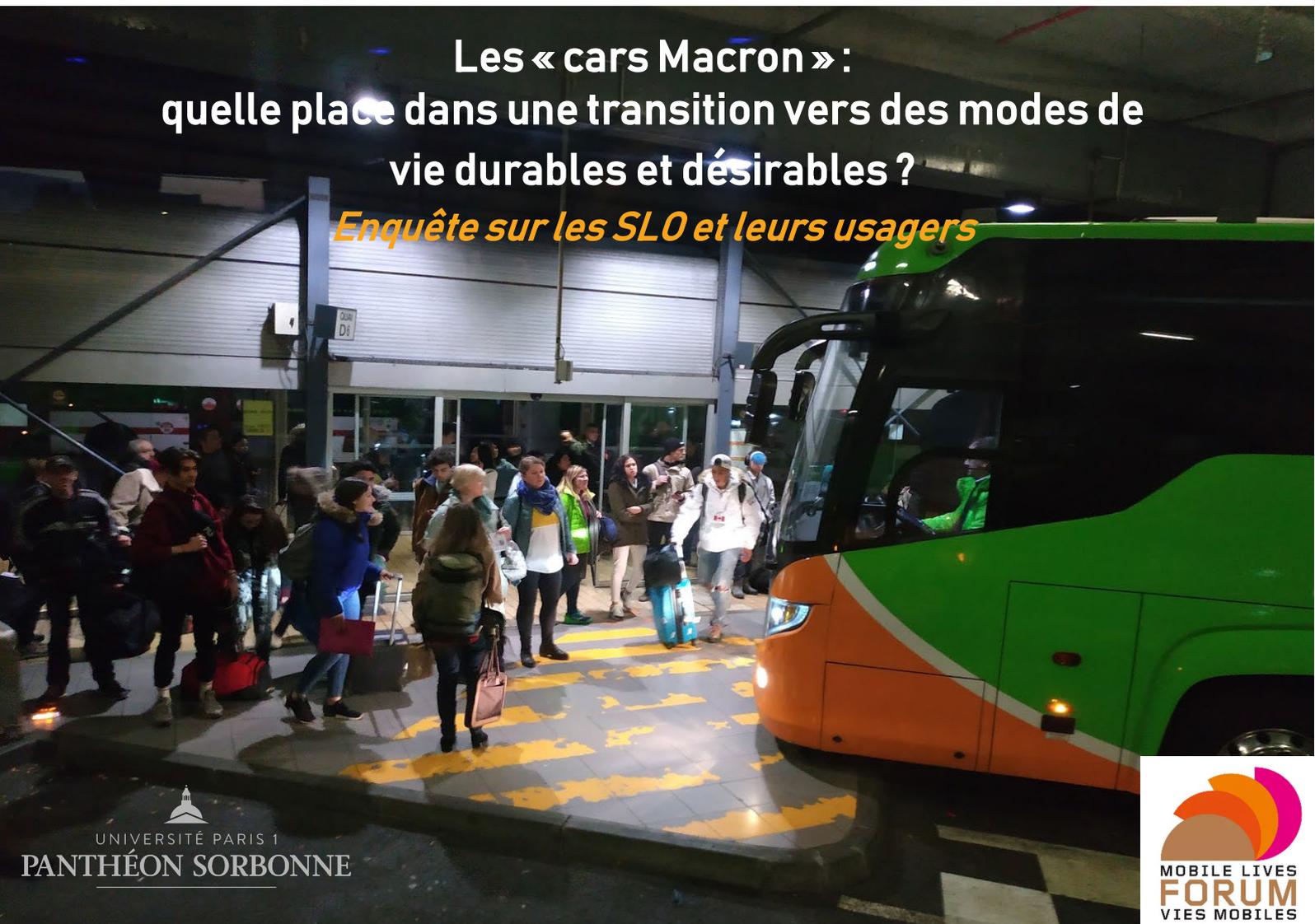


**Les « cars Macron » :  
quelle place dans une transition vers des modes de  
vie durables et désirables ?**

*Enquête sur les SLO et leurs usagers*



**Atelier professionnel « Cars Macron », Forum Vies Mobiles**

Amélie Amayen, Juliette Amster, Juliette Chilowicz, Anaëlle Gaulier, Marie-Anne  
Goujon, Léa Lambert

Encadrante : Sylvie Fol

## Contexte et objectifs de l'Atelier : les « Cars Macron », un sujet à fort enjeu

En 2015, l'adoption de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») a autorisé, en France, le développement d'un marché privé de transport interurbain de voyageurs sur de longues distances. Cette nouvelle offre de transport laissée aux mains des opérateurs privés a été annoncée comme inclusive et durable. Elle devait en effet permettre d'améliorer la mobilité des classes populaires ou des habitants des territoires mal connectés au réseau ferroviaire, et proposer un mode de transport alternatif à la voiture individuelle. Cette nouvelle offre de transport s'inscrit dans un contexte global d'injonction à la mobilité et de demande d'une offre de transport *low-cost* chez des usagers modestes souhaitant se déplacer mais n'ayant pas, ou plus les moyens de prendre le train.

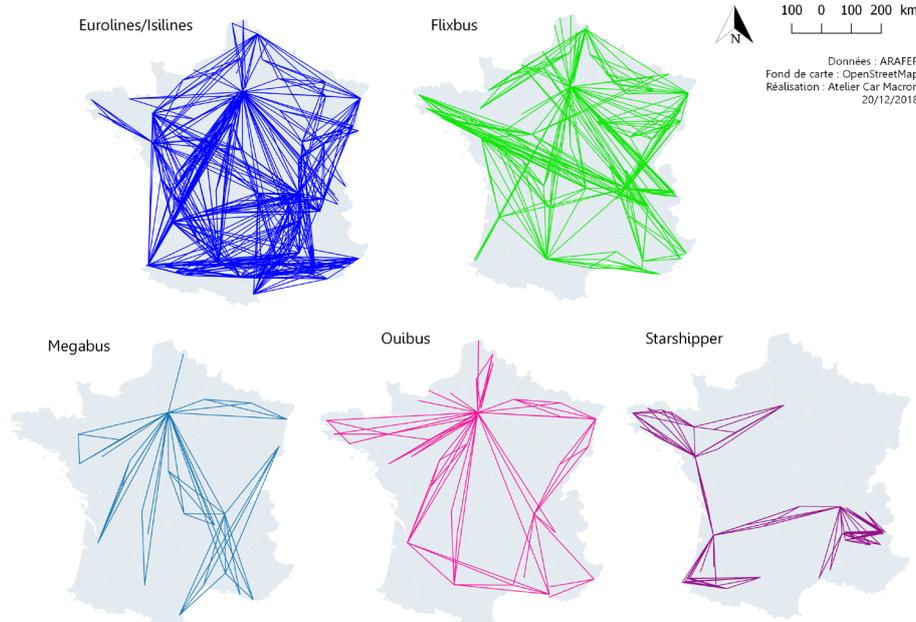
L'enjeu de cet atelier était d'analyser les pratiques et représentations des usagers de ce mode de transport et de mesurer son inscription dans les modes de vie. Il s'agissait également de questionner plus largement ce modèle du point de vue de sa soutenabilité économique et environnementale et ainsi d'interroger sa désirabilité pour notre société.

### Etat de l'art

Au cours de la première phase de notre travail, nous avons réalisé un état de l'art portant sur les objectifs de la loi, l'implantation de l'offre depuis 2015 et son évolution. Différentes données ont alors été mobilisées : les données produites par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), les extraits des débats au Parlement lors de l'adoption de la loi, les différentes données issues de la littérature grise, la littérature scientifique, et enfin la presse régionale, nationale et spécialisée.

Cette phase du travail nous a permis de nous familiariser avec les caractéristiques de l'offre SLO en France que nous avons comparée autant que possible à d'autres modèles européens (Espagne, Allemagne, Angleterre). L'étude a permis de montrer que l'offre s'est développée en fonction d'un objectif de rentabilité porté par les différents opérateurs du marché. Au nombre de cinq lors de l'ouverture de l'offre (cf. carte ci-dessous), la concurrence acharnée qu'ils se livrent sur les lignes les plus rentables mène rapidement au rachat de Megabus et Starshipper par les autres, plus gros et mieux positionnés sur le marché (Flixbus, Ouibus et dans une moindre mesure, Isilines). Les premiers lieux desservis sont alors les territoires peuplés et attractifs (les métropoles et les espaces touristiques). Au fil des années, les opérateurs développent des stratégies pour s'adapter à l'évolution de la demande observée. Ainsi, contrairement à ce qui était prévu dans la loi, les cars sont autorisés à desservir de plus en plus des trajets de moins de cent kilomètres, augmentant alors la concurrence avec les cars conventionnés par la puissance publique et parfois avec les TER. Ce faisant, les opérateurs s'engouffrent dans les failles de l'offre publique de transport, en particulier en desservant les aéroports. L'offre SLO se fait alors de plus en plus flexible au détriment d'un service de transport stable : certaines communes ne sont ouvertes à la desserte qu'en été tandis que les trajets en car et leurs prix sont démultipliés le weekend par rapport au reste de la semaine. **Questionnant la désirabilité et la durabilité d'un tel mode de transport, l'évolution de l'offre SLO n'est pas terminée** : alors que récemment Ouibus est racheté par BlaBlaCar, Flixbus acquiert de son côté Isilines, amenant petit à petit le marché SLO vers une situation de monopole.

## Exemple de carte réalisée : répartition de l'offre des différents opérateurs au dernier trimestre 2015



## Méthodologie

### *Récolte des données*

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

L'observation a eu lieu dans les gares et dans les cars : nous avons systématiquement relevé le taux de remplissage des véhicules et pris en note leur propreté, leur confort, etc.

Chaque trajet était l'occasion de distribuer des questionnaires concernant notamment l'identité des voyageurs, leurs représentations du car et leurs pratiques de mobilité. A raison d'une vingtaine par car, nous en avons récolté 674. En plus des questionnaires, nous avons effectué des entretiens semi-directifs avec les passagers qui semblaient les plus intéressés. Ces entretiens de 15 minutes à deux heures nous ont permis de comprendre de manière qualitative les trajectoires physiques et sociales des voyageurs. Nous en avons effectué 46, auxquels s'ajoutent six entretiens plus informels avec certains conducteurs de car.

### *Analyse des données*

Pour analyser de manière quantitative l'identité des voyageurs ayant répondu aux questionnaires, nous avons fait une Analyse à Correspondance Multiples (ACM) grâce au logiciel R. Cela nous a permis de dégager différents groupes parmi les répondants. Les données issues de nos grilles d'observation ont été simplifiées dans un tableau Excel de

manière à pouvoir les traiter systématiquement. Enfin, pour traiter les données quantitatives obtenues par nos entretiens, nous en avons fait des fiches synthétiques au format homogène.

## Des usagers aux profils variés

Les usagers des SLO sont en majorité des jeunes entre 18 et 25 ans (46%), principalement étudiants (44%). La part de retraités est assez faible (6%), surtout en comparaison des données de l'Arafer (21%). On constate une part très importante de diplômés au sein des usagers : 54% ont un niveau de diplôme supérieur à BAC+2 contre 20% de la population française. Les contrats de travail des enquêtés sont plutôt précaires, avec 46,1% de CDI<sup>1</sup> contre 84,6% dans la population française. De plus, près de la moitié des usagers des SLO gagnent moins de 1200 euros par mois<sup>2</sup>. Enfin, les questionnaires révèlent une importante part d'étrangers, 21,8% contre 6,2% dans la population française<sup>3</sup>. Concernant les pratiques de mobilité des usagers, nous observons une importante fréquence de déplacements de longue distance, fréquence qui varie selon l'âge : les 18-25 constituent la tranche d'âge qui se déplace le plus, plusieurs fois par mois. Ces déplacements s'effectuent surtout en voiture (39%) mais cette part est en fait assez faible au regard des tendances observés à l'échelle nationale. Ce résultat est à mettre en lien avec le faible taux de motorisation observé. Enfin, la pratique du car n'est pas très fréquente : les usagers l'utilisent majoritairement plusieurs fois par an (51%), seul 5% d'entre eux déclarent l'utiliser plusieurs fois par mois, et certains le prenaient pour la première fois à l'heure de l'enquête (12,6%).

L'Analyse des Correspondances Multiples (ACM) effectuée avec le logiciel R nous a permis d'identifier cinq groupes d'usagers aux profils socio-économiques et aux pratiques de mobilité diversifiés.

Premièrement, le groupe des « lycéens » (61 répondants) est constitué de jeunes, majoritairement mineurs, qui habitent généralement encore chez leurs parents et utilisent régulièrement la voiture familiale pour leurs déplacements sur de longues distances. Pour ces usagers plutôt mobiles, le car semble constituer un mode de transport accessible pour leur premier voyage en autonomie, essentiellement pour des motifs récréatifs.

Le second groupe est celui qui comprend le plus d'individus (237 répondants), composé presque essentiellement d'étudiants, avec une part importante d'étrangers. Ils vivent majoritairement seuls et dans une métropole. Il s'agit du groupe le plus mobile et comme ils sont peu motorisés et ont un budget-déplacement contraint, ils utilisent essentiellement le car et le covoiturage pour leurs déplacements de longue distance. En particulier, ils semblent avoir adopté le car pour effectuer des allers-retours entre leur lieu d'étude et le domicile familial.

Le groupe des « actifs diplômés » (179 répondants) comprend essentiellement des individus d'âge moyen (entre 25 et 55 ans) en emploi, avec un salaire et un niveau de diplôme relativement

---

<sup>1</sup> Parmi les usagers SLO disposant d'un contrat de travail.

<sup>2</sup> Sans compter les étudiants et en sachant que 276 usagers sur 674 n'ont pas répondu à cette question.

<sup>3</sup> En sachant que plusieurs étrangers n'ont probablement pas répondu à cause de la barrière de la langue.

élevés comparativement à la population française. C'est le groupe qui utilise le plus le car pour des raisons professionnelles. Très mobiles, les individus de ce groupe ont l'habitude de jongler entre les différents moyens de transport à leur disposition. Ils consacrent un budget important à leurs déplacements sur de longues distances.

Le quatrième groupe, celui des « actifs précaires » (114 répondants), rassemble des étudiants ayant un emploi ou des actifs en situation de précarité (chômage, bas salaire, faible niveau de diplôme, etc.). Il inclut une part importante d'étrangers. Les individus de ce groupe sont moins mobiles que les précédents et ils sont peu motorisés. Ils se déplacent à longue distance le plus souvent pour rendre visite à leurs proches.

Enfin, le dernier groupe est celui des « retraités », comprenant des personnes âgées de plus de 55 ans. Il s'agit du plus petit groupe de notre typologie (56 répondants), ce qui contredit l'hypothèse selon laquelle les personnes âgées sont très présentes dans les cars. Les individus de ce groupe ont un usage ponctuel du car puisqu'ils utilisent habituellement la voiture pour leurs déplacements sur de longues distances (c'est le groupe le plus motorisé). Ils effectuent ce type de déplacement généralement pour leurs loisirs ou pour rendre visite à leur famille.



## **L'inscription d'une nouvelle mobilité dans les modes de vie des usagers**

### *Un mode de transport pour des déplacements récréatifs, choisi avant tout pour son prix*

Les usagers des cars se déplacent majoritairement pour des déplacements récréatifs, c'est à dire pour voir des proches et pratiquer des loisirs. Il s'agit donc de déplacements désirés et synonymes de distraction, n'ayant, pour la plupart, pas de caractère obligatoire. Les étudiants, par exemple, se déplacent majoritairement pour des raisons personnelles (rendre visite à leurs familles, leurs amis, ou pratiquer des loisirs), et ce en majorité lors des week-ends. Par ailleurs, les étudiants ont recours au car dans le cadre de leurs études. Ils sont en effet près de 20% à voyager pour ce motif pour le trajet étudié. Ainsi, le déracinement de leur ville ou de leur région d'origine impose à de nombreux étudiants des navettes, qui ne sont pas forcément réalisées dans un but proprement récréatif. Les actifs ont quant à eux, et ce plus logiquement, tendance à emprunter le car pour des motifs professionnels. C'est le cas de la catégorie des actifs diplômés, dont 66% des membres se déplacent généralement en semaine.

Concernant la façon dont les usagers ont pris connaissance du service, deux grands éléments sont ressortis de notre enquête : la communication efficace des opérateurs et l'influence des pairs, qui jouent de manière différente selon les caractéristiques des usagers et notamment de leur âge. Ainsi, les plus jeunes expliquent avoir été sensibles à la communication sur les réseaux sociaux et à la publicité de l'offre sur les sites de comparateurs. Beaucoup d'usagers disent avoir découvert l'existence des cars en les voyant dans les gares ou sur les routes, ce qui suppose que cette population était déjà mobile avant de tester l'offre SLO. Par ailleurs, le bouche-à-oreilles, développé chez les jeunes, apparaît particulièrement déterminant chez les retraités et les actifs précaires.

Du point de vue des raisons du choix du car, le prix s'impose comme le critère déterminant pour 71% des usagers. D'autres motifs apparaissent cependant en creux : la flexibilité du service,

caractérisée par la grande variété des horaires proposés et les modes de réservation, séduit bon nombre d'usagers. Ensuite, la praticité et le confort du service (le wifi à bord, la localisation des points d'arrêt, etc.) sont autant d'éléments déterminants pour certains. Enfin, le car bénéficie aussi d'une image positive renvoyant à l'imaginaire du voyage et à une certaine convivialité. Ces critères, relatifs aux modes de vie et aux attentes de chacun, sont plus ou moins mis en avant selon les groupes d'usagers. Les personnes retraitées sont par exemple sensibles au confort et à la praticité du service, ainsi qu'à sa convivialité. Les étudiants, en tant que public mobile, sont quant à eux à la recherche des meilleurs horaires et semblent sensibles à l'aspect environnemental.

### *Un mode de transport en partie subi*

Le choix du car n'est pas déconnecté de l'offre d'autres modes de transport et de leurs avantages et inconvénients. Ainsi, 52% des usagers indiquent que s'ils en avaient eu la possibilité, ils auraient pris le train. Le car semble alors pris majoritairement par défaut, à la place d'un autre mode plus rapide mais moins abordable. Seuls certains usagers choisissent délibérément le car, comme les retraités qui ont davantage de temps à consacrer à leurs voyages et qui recherchent dans le car un sentiment de sécurité qu'ils ne trouvent pas toujours dans les autres modes de transport.

Ainsi, grâce à ses bas prix, le car semble permettre une mobilité plus élevée que les autres modes. L'étude montre que le car permet en effet de se déplacer plus et plus facilement, y compris pour des individus à faibles moyens financiers. Ce faisant, il répond à une envie de mobilité souvent perçue comme libératrice. La question de l'incitation à se déplacer davantage peut alors être posée. Pour certains usagers, en particulier les actifs, ce n'est pas le cas. Le car répond à des besoins en déplacement qui auraient été effectués en l'absence de l'offre de cars. Pour d'autres usagers cependant, en particulier les étudiants, le car a conduit à la création de nouveaux déplacements grâce à ses petits prix.

En contrepartie d'une économie sur le budget de déplacement, des concessions explicites sont faites par les usagers du car, qui acceptent des conditions de transport moins agréables, un temps de trajet rallongé et parfois un mode allant à l'encontre de leurs convictions environnementales. En effet, le prix très faible semble interdire aux usagers de critiquer la qualité du service proposé au motif qu'« *on ne peut pas tout avoir* ».

### *Une inscription dans les modes de vie liée au développement d'une « culture du car à la française »*

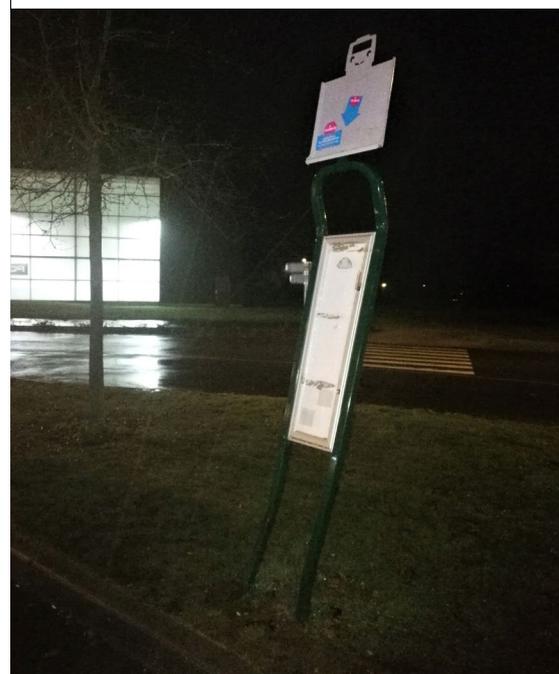
Les usagers apprécient d'autant plus les cars SLO qu'il s'agit d'un mode de transport souvent utilisé pour des motifs récréatifs. Le car bénéficie alors d'une image positive qui s'inscrit dans un imaginaire qui évoque les voyages scolaires et les voyages à l'étranger. La pratique des cars SLO est en train de devenir une habitude pour certains usagers. L'enquête permet aussi de révéler que les différences de stratégies entre les compagnies, en termes de trajets ou en termes de fréquences et d'horaires sur un même trajet, sont à l'origine de prise d'habitudes chez certains usagers. Ces derniers choisissent la même compagnie de manière récurrente en fonction de celle qui correspond le mieux à leurs besoins.

Ces habitudes relèvent à la fois des expériences individuelles et des profils sociaux des usagers. Les étudiants et les actifs sont plus enclins à faire des choix en lien avec la

connectivité de l'offre : ils comparent systématiquement les offres en amont d'un trajet par exemple. Les retraités développent davantage de savoir-faire relatifs aux conditions de voyage en car, afin de les rendre plus confortables. En outre, des expériences antérieures à l'étranger peuvent conditionner les représentations, les habitudes et les savoir-faire relatifs au car, notamment chez les actifs diplômés et les étudiants. L'ensemble de ces éléments permettent d'affirmer que se développe une certaine « culture du car à la française ».

Néanmoins, cet atout apparent du transport en car peut également constituer un véritable inconvénient. Le fait que les cars dépendent de compagnies locales sous-traitées par les grands opérateurs implique une grande variété de situations, comme des renseignements parfois aléatoires pour les usagers. Les imprévus ne sont pas rares et déstabilisent souvent des voyageurs qui croyaient pourtant bien connaître l'offre. Ainsi, un certain nombre d'éléments caractérisant l'offre SLO constituent des freins à l'adoption d'habitudes et au développement de savoir-faire chez les usagers. Le mode de réservation en ligne ne permet pas à certains retraités de s'approprier leur voyage. La variation des prix, considérée par l'ensemble des usagers comme mystérieuse et incompréhensible, ne leur permet pas d'anticiper et de s'organiser en fonction de cette donnée. Enfin, l'accessibilité aux gares et aux arrêts de car est décriée par les usagers (cf. photo ci-contre). *In fine*, il semblerait que l'offre SLO, telle qu'elle est aménagée et proposée aux voyageurs actuellement en France, comporte des aspects qui limiteraient le développement d'une véritable « culture du car ».

Exemple d'un arrêt d'autocar très peu visible



## La pérennité de l'offre en question

*La pérennisation du système conditionnée par le maintien de prix bas et non une montée en gamme*

Une montée en gamme peut apparaître comme une voie d'amélioration possible en vue de la fidélisation des passagers<sup>4</sup>. Ce processus implique cependant une hausse des prix, questionnant le modèle low-cost.

L'enquête montre que la pérennité du système est conditionnée par le maintien de prix bas, désigné comme première condition par les usagers pour continuer à utiliser le car. En effet, la priorité de la majorité des usagers est d'avoir accès à une offre low-cost. L'éventualité d'une hausse de prix est néanmoins considérée différemment par les usagers en fonction de leur profil social, de leur motif de déplacement, de la durée du trajet et comparativement au prix des

<sup>4</sup> Les cars pourraient devenir une réelle alternative confortable de transport, comme en Espagne, où la compagnie Alsa offre par exemple un service « premium ».

autres modes de transport disponibles. A titre d'exemple, plus la durée de trajet est longue, plus elle rend le trajet inconfortable et plus les usagers seront potentiellement réfractaires à l'idée de dépenser plus. De même, le prix du car ne doit pas dépasser le prix des autres modes de transport, ni même s'en approcher de manière trop importante. Les usagers déterminent ainsi ce qu'ils considèrent comme le « *juste prix* » qu'ils ne sauraient dépasser, ou seulement « *à quelques euros près* ».

### *Entre report modal et taux de remplissage: des perspectives de durabilité limitées sur le plan environnemental*

Rappelons que plus un car est occupé, moins il émet de polluants par voyageur au kilomètre, et que plus le report modal vers le car se fait depuis la voiture individuelle, plus l'impact environnemental des cars est faible. A l'inverse, plus le report modal se fait depuis les modes ferrés et plus l'impact environnemental du car est important.

Notre enquête révèle que majoritairement, le car capte les usagers du train et en second lieu seulement les ceux de la voiture<sup>5</sup>. Le report modal vers l'autocar se fait donc de plus en plus depuis le train. On peut d'ailleurs souligner que les raisons écologiques n'ont jamais été citées comme le premier critère de choix du car par les usagers, même si de nombreux voyageurs ont insisté sur la vertu écologique du car par rapport à la voiture individuelle. L'importance des préoccupations écologiques dépend du capital culturel et de l'âge des usagers, les plus jeunes étant davantage sensibilisés aux questions écologiques.

### *Une durabilité en question sur le plan politique : la remise en cause de l'idée du transport comme service public*

Pour une grande part des usagers, la libre concurrence qui caractérise les SLO est perçue comme un moyen de créer une offre de transport abordable. Cette opinion est cohérente avec le fait que les usagers des SLO ont, pour une écrasante majorité, choisi cette offre en raison de ses prix bas. Cependant, certains usagers critiquent les SLO en tant que modèle *low-cost* et s'alarment des conditions de travail des conducteurs de car. Ces conditions de travail semblent être le revers le plus décrié du système *low-cost*, en particulier par les intéressés eux-mêmes. Les témoignages des conducteurs de car illustrent dans l'ensemble des conditions de travail plutôt précaires et tendent à montrer que le système *low-cost* n'est pas socialement souhaitable. Cependant, si les opinions des usagers divergent, elles ne semblent pas avoir un véritable impact sur leurs choix modaux, confirmant notre hypothèse selon laquelle les prix des « cars Macron » sont si bas qu'ils désamorcent toutes les critiques éventuelles.

Par ailleurs, il est intéressant de constater que chez beaucoup d'usagers, les critiques du système *low-cost* mais aussi la vision positive de la concurrence, vont de pair avec un certain attachement au service public qui se dessine en creux en tant que contre-modèle au système SLO. Bien souvent, les critiques formulées par ces usagers vont ainsi de pair avec un attachement au service public, dont ils se disent déçus. La plupart des usagers, adeptes des prix bas pratiqués par les compagnies, n'en demeurent pas moins attachés au service public et ils préféreraient pour beaucoup avoir accès au train à des tarifs abordables. Ils apparaissent ainsi

---

<sup>5</sup> Ces résultats confirment ceux de la dernière enquête de l'Arafer, révélant que si le report modal vers l'autocar se faisait en premier lieu en défaveur du covoiturage en 2016, c'est d'abord le train qui aurait été choisi par les usagers en l'absence des SLO en 2017.

attachés à l'image d'une SNCF assurant le service public de transport à un prix abordable, avec une prégnance de discours révélant un attachement à la notion de « droit à la mobilité pour tous ».

Enfin, certains usagers questionnent la capacité de l'offre SLO à répondre à des objectifs d'équité territoriale. Ainsi, on constate que la tendance à la privatisation des transports publics inquiète certains usagers. Si beaucoup choisissent l'offre SLO en raison de ses prix compétitifs, ils sont nombreux dans le même temps à s'alarmer d'une tendance à la remise en question du service public.

## Conclusion, apports et prolongements de la recherche

Au terme de cette enquête, nous pouvons confirmer plusieurs de nos hypothèses et en nuancer certaines.

### 1. Tout d'abord, l'offre SLO facilite les mobilités des usagers au moins autant qu'elle n'en crée.

En effet, l'enquête montre que plus de la moitié des déplacements auraient de toutes façons eu lieu en l'absence de car. Ce service permet ainsi à des usagers mobiles de se déplacer en réalisant des économies à travers un report modal. En dépit des demandes exprimées par certains députés lors de la discussion de la loi en 2015, les individus initialement peu mobiles, résidant dans des zones rurales peu denses ou avec des moyens financiers très limités, n'ont pas vraiment bénéficié de cette nouvelle offre. A l'inverse, les usagers SLO ont plutôt un profil de citadins « connectés » et vivent principalement dans des métropoles ou des villes moyennes. Ces types de villes correspondent d'ailleurs aux destinations principales des opérateurs, qui poursuivent des objectifs de rentabilité, et non d'aménagement ou de réduction des inégalités territoriales.

### 2. Nos résultats nous ont amené à questionner la potentielle création d'une troisième classe de transport. Le report modal vers le car semble être moins la conséquence d'un choix des usagers que le résultat de leurs contraintes financières. Il témoigne de fait d'un accès contraint à l'ensemble des modes de transport disponibles, pour des usagers dont les ressources sont les plus limitées. Face à une injonction globale à se déplacer dans nos sociétés, que ce soit pour le travail ou les loisirs, le droit à la mobilité n'est pas assuré de manière égale pour tous les usagers. Cette offre s'inscrit alors dans les failles d'un système de transport segmenté, qui peine à répondre de manière équitable à l'ensemble de la demande de déplacement sur le territoire.

### 3. La pratique du car repose ainsi sur une adhésion des usagers en demi-teinte, parfois même contradictoire : les prix bas sont une priorité mais les conséquences sociales du modèle low-cost n'en sont pas moins critiquées ; la libre concurrence permet la diversification de l'offre qui devrait pourtant « venir du public », l'impact environnemental doit être réduit mais pas au détriment du bas prix... Ces contradictions dans les pratiques et les discours des usagers



traduisent les contradictions du modèle lui-même, qui ne peut viser à la fois la rentabilité et l'accès universel au service.

**La transition vers des modes de vie durables et désirables à travers cette nouvelle offre de mobilité doit donc être interrogée.** Cette offre ne devrait-elle pas utiliser son potentiel économique pour inclure véritablement tous les usagers de l'ensemble du territoire ? Elle pourrait bénéficier d'une aide publique pour maintenir les dessertes entre petites villes, comme en Espagne, à travers des concessions publiques. Elle pourrait également s'appuyer sur des cars de taille réduite moins coûteux, dotés d'une plus grande efficacité énergétique, avec des départs plus espacés permettant d'optimiser le taux d'occupation mais également de « ralentir » le rythme de déplacement au sein de nos sociétés. En effet, l'objectif de cette offre ne serait pas de viser une extension indéfinie du droit à la mobilité et la possibilité de parcourir des distances toujours plus élevées, mais de favoriser un accès équitable aux moyens de transports sur le territoire.