

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs
sur les lignes régulières d'autocar librement organisées

Enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016



SOMMAIRE

Enseignements-clés	3
1. Profil des voyageurs utilisant des services librement organisés	4
2. Comportements de mobilité des voyageurs utilisant des services librement organisés	7
Méthodologie et dimensionnement de l'enquête	12
Annexe.....	13

En complément des analyses trimestrielles réalisées à partir des données des entreprises réalisant des services librement organisés (SLO), l'ARAFER a souhaité réaliser des enquêtes de terrain afin d'apporter un éclairage qualitatif sur le profil, les motivations et les critères de choix des voyageurs ayant utilisé les nouveaux services réguliers librement organisés de transport par autocar pour un trajet de longue distance (à 100 km ou plus du point d'origine).

Environ 1 500 personnes de 18 ans ou plus ayant voyagé au cours des douze derniers mois sur une ligne d'autocar librement organisée ont ainsi été interrogées, entre les mois d'octobre et de décembre 2016. Près de 75% des voyages décrits par les enquêtés ont été réalisés sur les 3^{ème} et 4^{ème} trimestre 2016.

ENSEIGNEMENTS-CLES

Il ressort de ces enquêtes de terrain les enseignements-clés suivants sur le marché libéralisé du transport par autocar :

- Une clientèle aux revenus plutôt modestes, relativement jeune, avec une forte proportion d'étudiants (19%) et une sous-pondération de la part des retraités, qui voyage majoritairement seule et plusieurs fois au cours de l'année vers la même destination, pour un motif privé (visite famille/amis) ;
- Une offre de mobilité qui s'est développée commercialement par la voie du numérique, qui concentre 97% des ventes de billets ;
- 17% des utilisateurs des cars interrogés n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport, ce qui représenterait ainsi environ 900 000 trajets¹ sur 1 an ;
- 25% des utilisateurs des cars interrogés auraient opté pour le covoiturage pour effectuer leur déplacement (35% pour les 18-24 ans) et 19% auraient pris leur voiture personnelle². Ils sont donc 44% à s'être détourné de la voiture, particulière ou partagée³, un report qui s'élève à 59% pour les liaisons transversales comprises entre 100 et 250 km ;
- 37% des utilisateurs des cars interrogés se sont détournés du train (47% sur des destinations radiales), notamment de trains à grande vitesse⁴ (24%), essentiellement en raison des différences de prix entre ces deux modes ;
- L'autocar est également perçu⁵ comme moins cher et plus pratique que le covoiturage pour les bagages, ainsi que relativement plus confortable et plus sûr que celui-ci ;
- La libéralisation du marché a permis de faire progresser nettement la part modale de l'autocar sur les déplacements de longue distance (supérieurs à 100 km). Cette part modale serait ainsi passée de 2,4% en 2015 à 3,8% en 2016⁶.

1 Nombre obtenu par application du taux d'induction de 17% à la fréquentation totale observée sur 1 an glissant : 5,2 millions de passagers transportés du 30 septembre 2015 au 30 septembre 2016.

2 Ou utilisé une voiture de location.

3 Utilisation d'un véhicule personnel ou de location, et utilisation d'une offre de covoiturage.

4 Les trains à grande vitesse regroupent les TGV ainsi que les trains internationaux (Eurostar, Thalys, ICE, Lyria) et les autres services commerciaux (iDTGV, Ouigo) circulant sur lignes à grandes vitesses.

5 Par les utilisateurs de cars qui auraient opté pour le covoiturage en l'absence d'offre d'autocars.

6 Estimation de l'ARAFER effectuée à partir des parts modales des déplacements longue-distance 2015 supposées constantes en 2016. Données 2015 issues des résultats de l'enquête sur le suivi de la demande touristique (SDT). Voir sur ce même sujet la dernière publication faite par le SOeS en novembre 2016 : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2570/915/mobilite-longue-distance-francais-2015.html>

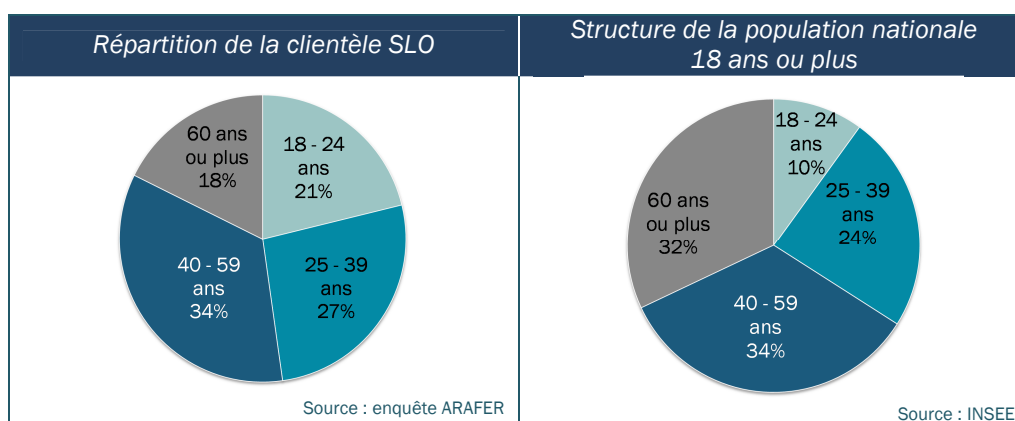
1. PROFIL DES VOYAGEURS UTILISANT DES SERVICES LIBREMENT ORGANISES

Une clientèle aux revenus modestes, relativement jeune avec une part importante d'étudiants

48% de la clientèle des services réguliers librement organisés (SLO) est âgée de moins de 40 ans, contre 34% dans la structure de la population nationale de plus de 18 ans⁷ (Figure 1).

Cette surreprésentation est encore plus marquée pour les personnes de moins de 25 ans, qui représentent 21% de la clientèle (contre 10% de la population nationale). En revanche, il y a une sous-représentation des clients âgés de 60 ans ou plus (18%, contre 32% de la population).

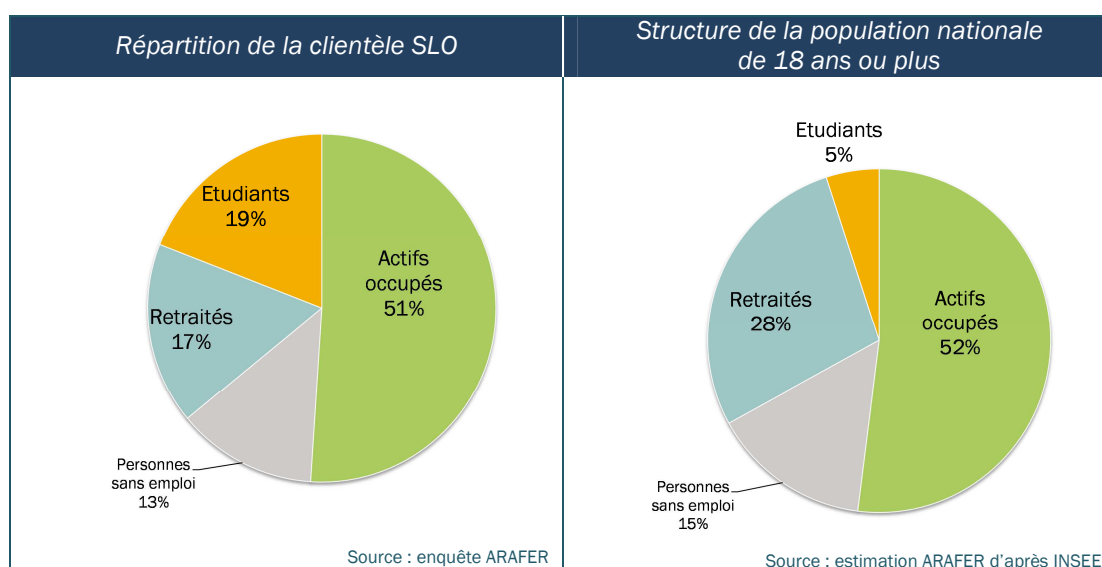
Figure 1 Répartition par âge des voyageurs SLO de 18 ans ou plus



La structure par âge de la clientèle est en effet marquée par la clientèle étudiante (19%), très fortement surreprésentée au regard de sa part dans la population nationale⁸ (5%).

La part des personnes sans activité professionnelle (y compris les étudiants) dans la clientèle SLO avoisine donc les 50%, soit un niveau comparable à la structure de la population nationale (Figure 2), avec cependant une nette sous-pondération des retraités (17% contre 28%).

Figure 2 Répartition par catégorie socio-professionnelle des voyageurs SLO de 18 ans ou plus

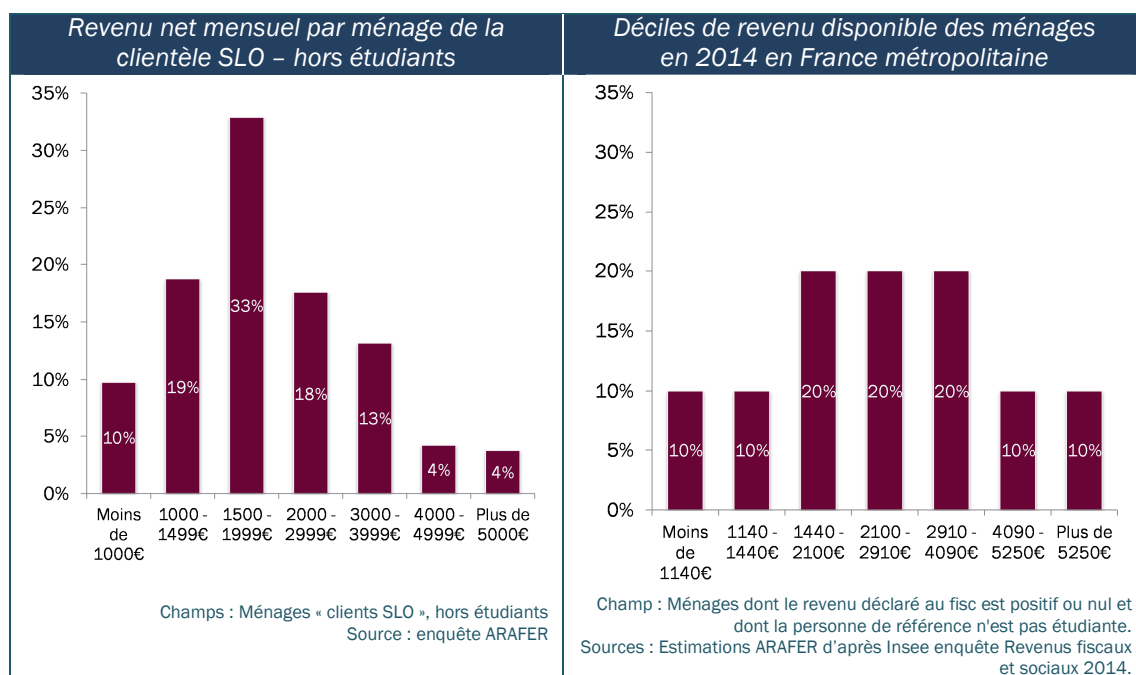


⁷ Source INSEE : Population totale par âge au 1er janvier 2016 - France métropolitaine.

⁸ Source : Estimations ARAFER d'après INSEE - RP2013 (exploitation complémentaire) - France Métropolitaine.

Près de 30% des voyageurs SLO (hors étudiants) déclarent un revenu net mensuel⁹ de leur ménage inférieur à 1 500 euros (Figure 3). L'analyse graphique de la répartition par tranche de revenu de la clientèle SLO (hors étudiants), d'une part, et de la population française (hors étudiants) par décile de revenu disponible¹⁰, d'autre part, montre une sous-représentation des ménages à plus hauts revenus¹¹. C'est tout particulièrement le cas pour les ménages aux revenus supérieurs à 3 000 euros nets mensuels, qui représentent 21% de la clientèle SLO alors qu'ils correspondent à environ 40% de la population.

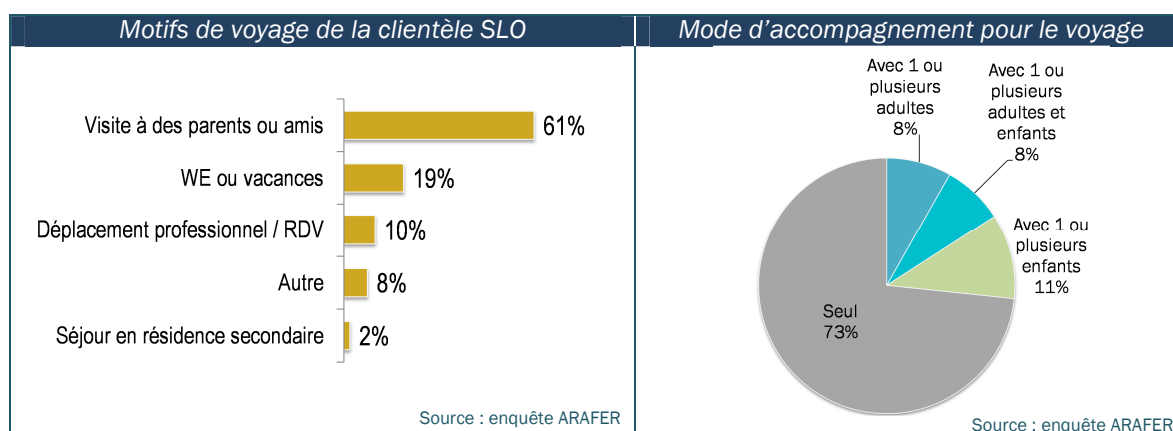
Figure 3 Répartition des voyageurs SLO par niveau de revenu mensuel du ménage



Des voyages effectués le plus souvent seul, pour un motif privé, vers des destinations régulières

Les motifs de voyage en autocar SLO (Figure 4) sont très largement non professionnels (90%). Le motif principal (61%) est la visite à des parents ou amis. 73% des clients des SLO voyagent seuls.

Figure 4 Répartition des voyageurs SLO par motif de voyage et mode d'accompagnement



⁹ Incluant l'ensemble des revenus (salaires, revenus fonciers, pensions et autres prestations sociales perçues).

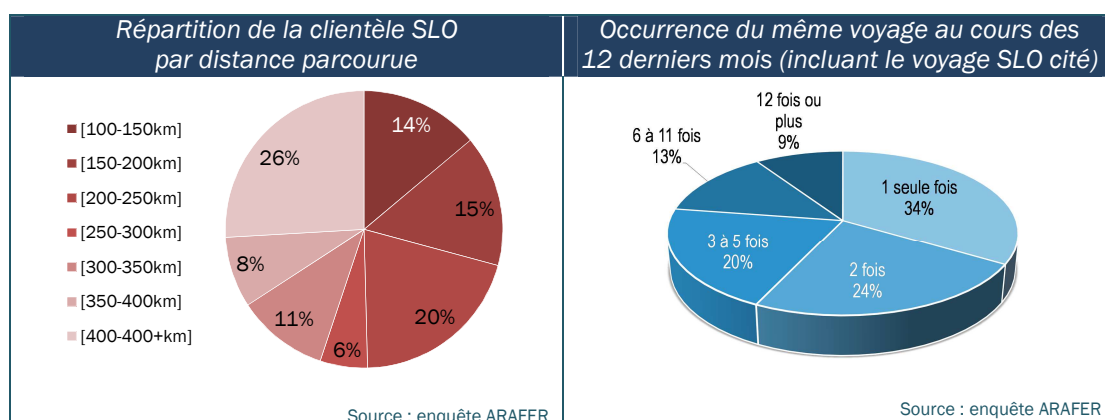
¹⁰ Comprend les revenus d'activité, les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs.

¹¹ La comparaison doit néanmoins être faite avec précaution car les deux indicateurs ne sont pas parfaitement comparables : le revenu disponible s'entend impôts directs déduits (cf. note 11).

Près de la moitié des voyageurs interrogés ont emprunté l'autocar pour un trajet de moins de 250 km (Figure 5), et plus d'un quart ont effectué un trajet de plus de 400 km.

Les voyageurs interrogés ont utilisé l'autocar pour des trajets qu'ils effectuent assez régulièrement : un tiers des voyageurs n'ont effectué qu'une seule fois le même trajet au cours des 12 derniers mois quand près d'un quart de la clientèle a réalisé plus de 5 fois le même déplacement (et 42% l'a réalisé plus de 3 fois).

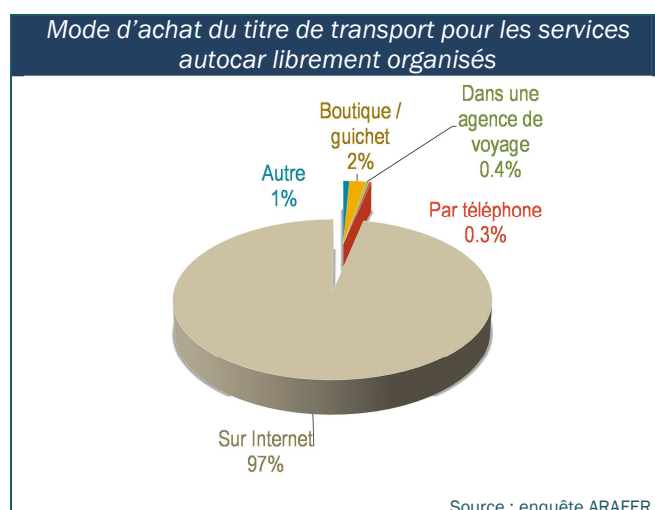
Figure 5 Répartition des voyageurs SLO par classe de distance et fréquence de déplacement au cours des 12 derniers mois



L'importance du numérique dans l'acte d'achat : 97% des billets sont vendus sur internet

La quasi-exclusivité de ce canal de distribution (internet) en fait l'une des caractéristiques fortes de ce nouveau marché. Ceci résulte également du choix initialement fait par les opérateurs de se développer commercialement grâce au numérique, indépendamment de leur éventuel réseau de points de vente.

Figure 6 Mode d'achat du titre de transport pour les services autocar librement organisés

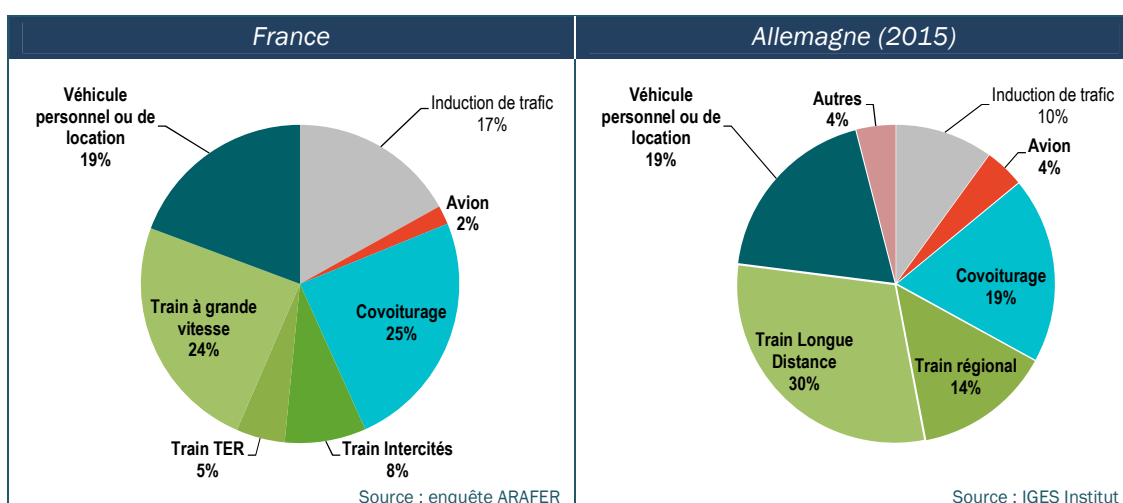


2. COMPORTEMENTS DE MOBILITE DES VOYAGEURS UTILISANT DES SERVICES LIBREMENT ORGANISES

17% de la clientèle SLO n'aurait pas effectué son déplacement en l'absence d'offre autocar, soit 900 000 déplacements de longue distance sur une année pour les SLO

Près de 17% de la clientèle des services librement organisés n'aurait pas voyagé si ce nouveau mode de transport n'existait pas. A titre comparatif, le taux d'induction observé en Allemagne en 2015 était de 10% (Figure 7). Par ailleurs, 37% des voyageurs auraient pris le train (dont 24% un train à grande vitesse), 25% auraient utilisé une solution de covoiturage et 19% auraient utilisé un véhicule personnel ou de location.

Figure 7 Comportements déclarés des voyageurs SLO en l'absence de service autocar



A partir de ces résultats, on peut estimer que sur les 5,2 millions de passagers¹² effectivement transportés en SLO sur un an glissant entre le 4^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016, près de 900 000 voyages n'auraient pas été réalisés, 1,9 million de voyages auraient été réalisés en train (dont 1,3 million en trains à grande vitesse¹³), 1,3 million de voyages en covoiturage, 1 million de voyages en véhicule personnel ou de location et environ 100 000 voyages en avion.

Au regard des volumes de voyages de longue distance mesurés par les enquêtes sur le suivi de la demande touristique¹⁴, la part modale de l'autocar¹⁵ serait donc passée de 2,4% à 3,8% (Figure 8). Une telle évolution contraste avec la relative stagnation de la mobilité de longue distance entre 2009 et 2015 (voire de décroissance pour les voyages de longue distance à motif professionnel).

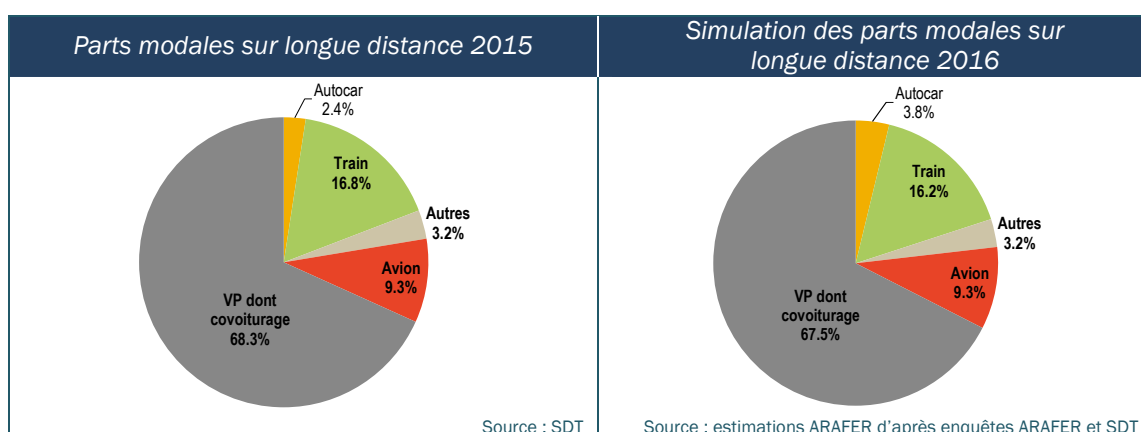
12 Cf. bilans trimestriels de l'Observatoire des marchés de transports et de la mobilité de l'ARA FER.

13 Les trains à grande vitesse regroupent les TGV ainsi que les trains internationaux (Eurostar, Thalys, ICE, Lyria) et les autres services commerciaux (IDTGV, Ouigo) circulant sur lignes à grandes vitesses.

14 Voir également en annexe les graphiques 16 et 17. Les enquêtes sur le suivi de la demande touristique (SDT) sont réalisées chaque année pour le compte de la Direction Générale des Entreprises (DGE).

15 Parts modales de l'autocar calculées sur l'ensemble des déplacements longue distance recensés dans l'enquête SDT 2015 (voyages tous motifs ayant pour mode de transport principal l'autocar, avec et sans nuitée).

Figure 8 Evolution de la structure des déplacements longue-distance et simulation de l'effet des SLO

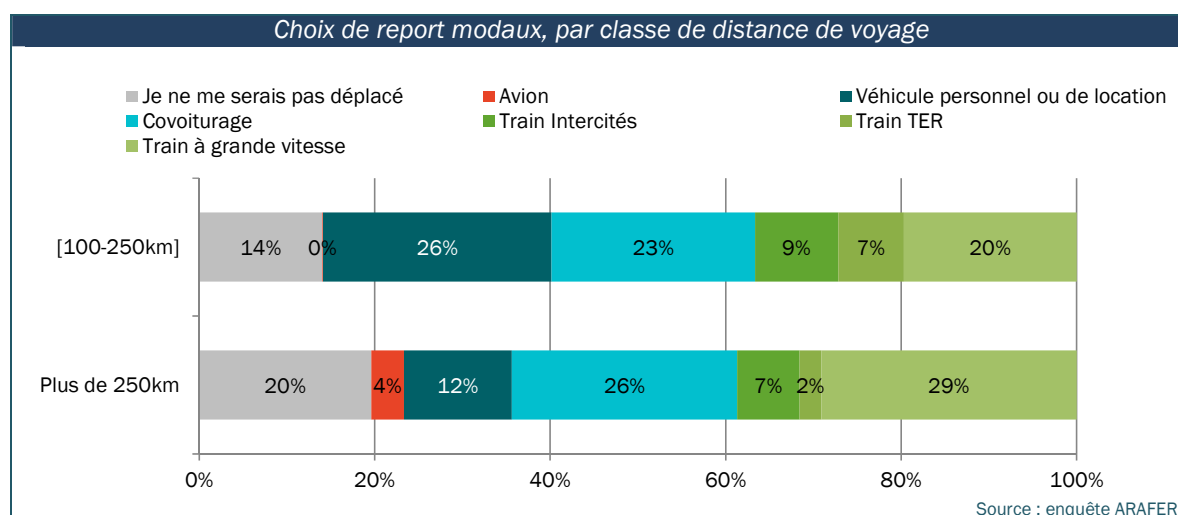


Les taux d'induction et de report depuis le train à grande vitesse sont plus élevés sur les trajets supérieurs à 250 km

Sur des trajets de plus de 250 km, 20% des voyageurs SLO n'auraient pas effectué leur voyage à longue distance en l'absence d'autocar (Figure 9). Seuls 12% des voyageurs auraient sur cette distance utilisé un véhicule personnel, et 29% ont choisi l'autocar sur ce trajet en substitution du train à grande vitesse.

Sur les trajets de moins de 250km le taux de report depuis le mode automobile est beaucoup plus élevé avec 50% de voyageurs SLO qui auraient privilégié l'usage de la voiture (dont 26% en voiture personnelle et 23% en covoiturage).

Figure 9 Choix de report modaux des voyageurs SLO par classe de distance



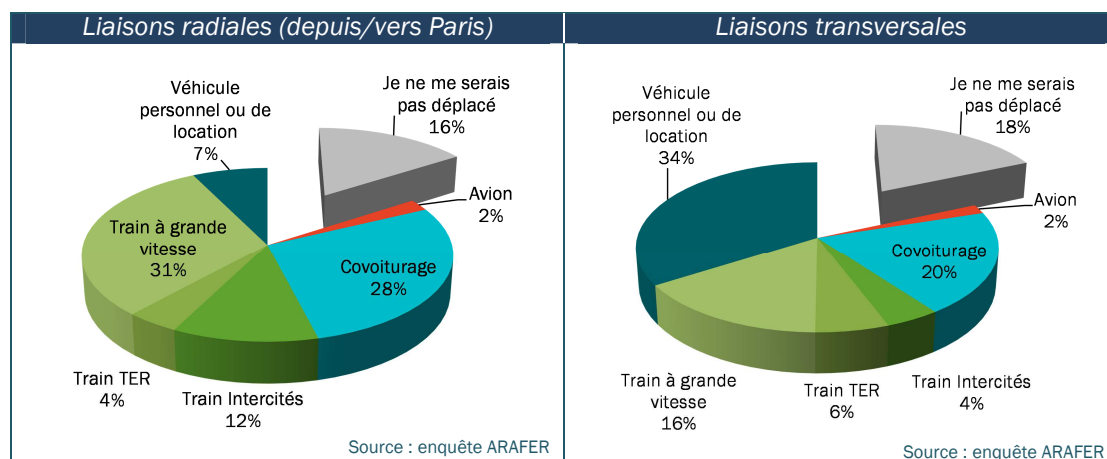
Les niveaux de report modal du train (notamment du train à grande vitesse) et de la voiture dépendent de la distance du déplacement et de son caractère radial¹⁶ ou transversal

Les voyageurs arbitrent notamment en fonction des alternatives modales disponibles pour leur trajet (Figure 10). Ainsi, le report modal du train à grande vitesse vers l'autocar est important (31%) pour les trajets radiaux, trajets sur lesquels l'offre de services ferroviaires à grande vitesse

¹⁶ Un trajet radial a pour origine ou destination Paris.

y est particulièrement présente. Pour les liaisons transversales en revanche, les voyageurs se reportent d'abord de la voiture personnelle (34%), ce qui suggère une bonne complémentarité de l'offre d'autocars avec les offres existantes de transport en commun.

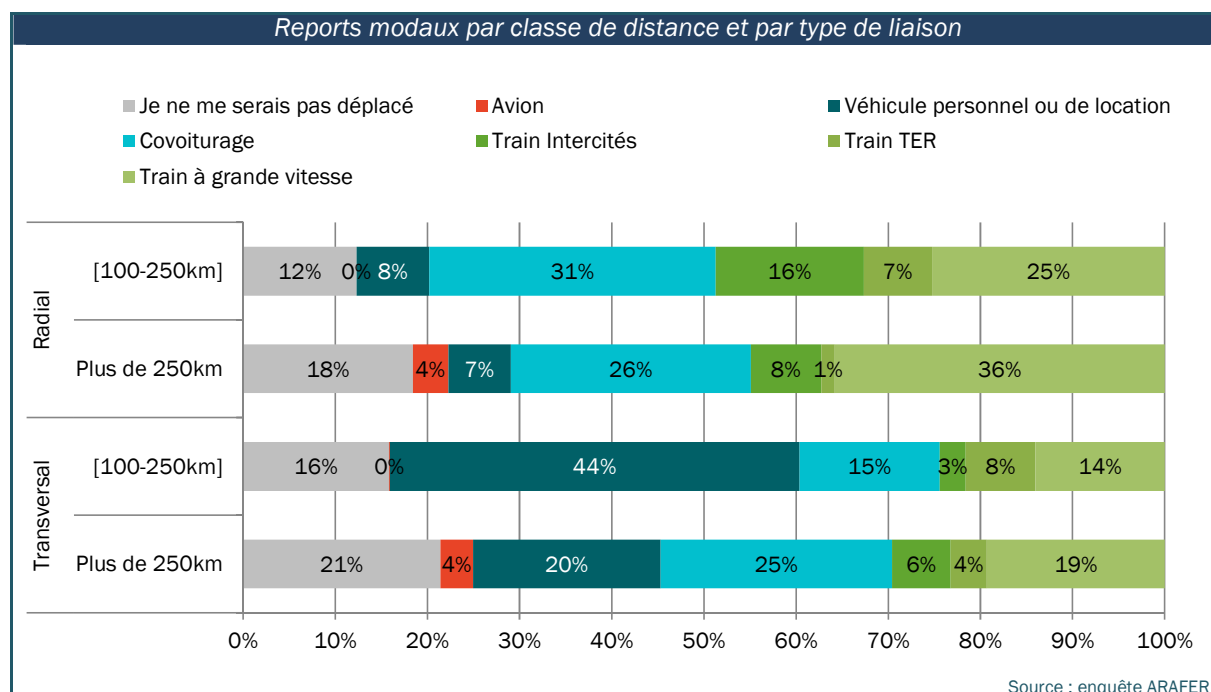
Figure 10 Choix de report modal des voyageurs SLO par type de liaison



En analysant plus finement les choix de report modal par distance et type de liaison (radial/transversal), on observe un report du véhicule personnel beaucoup plus élevé (44%) pour les trajets transversaux de moins de 250 km. En ajoutant le report du covoiturage (15%), près de 60% du report modal provient du mode automobile sur ces trajets, contre 25% pour le train (dont 14% de train à grande vitesse et 8% de TER).

Sur les trajets radiaux, le report du train à grande vitesse est très significatif (36%) sur les trajets supérieurs à 250 km. Pour les liaisons radiales comprises entre 100 et 250 km, le report modal du train atteint 48% (dont 25% de train à grande vitesse, 16% d'Intercités et 7% de TER), le report du covoiturage vers l'autocar s'élevant quant à lui à 31%.

Figure 11 Choix de report modaux des voyageurs SLO par type de liaison et par classe de distance



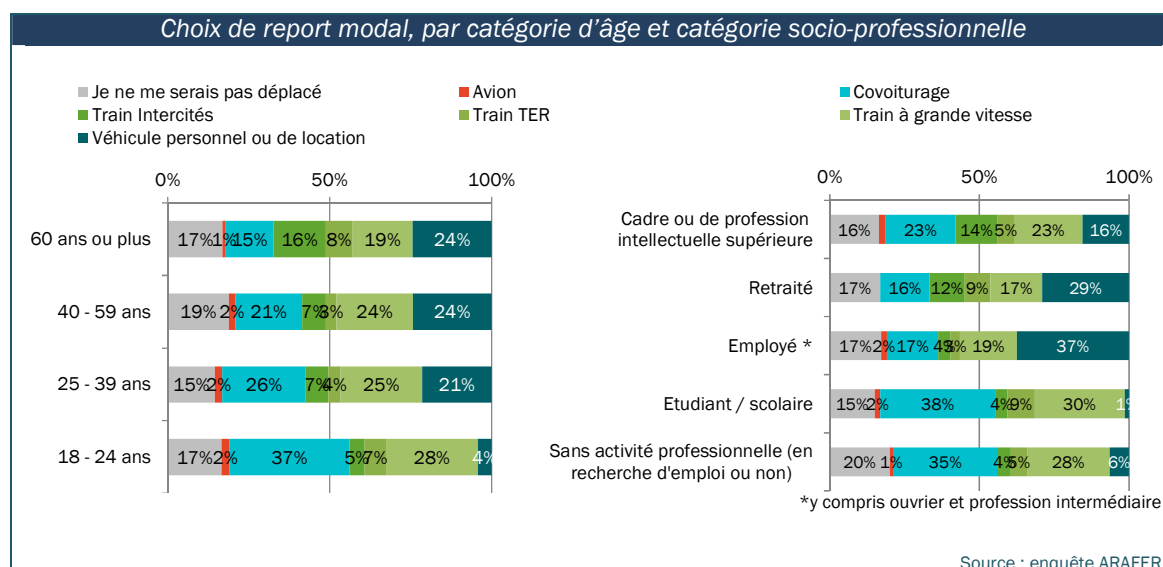
Le covoiturage, principal mode de report pour les plus jeunes, les étudiants et les personnes sans activité professionnelle

38% des étudiants auraient opté pour une solution de covoiturage en l'absence d'autocars (Figure 12). Ce taux est également important pour les personnes sans activité professionnelle (35%), ce qui peut notamment s'expliquer pour ces 2 catégories socio-professionnelles par un taux de détention du permis de conduire assez nettement inférieur (environ 65%) à celui observé chez les autres catégories (employés, cadres, retraités), détentrices du permis à près de 90%.

Ce même facteur est par ailleurs observé chez les 18-24 ans, détenteur à hauteur de 61% du permis, contre plus de 85% pour les autres tranches d'âge. Le niveau du report vers le covoiturage décroît par ailleurs graduellement avec l'âge des voyageurs (37% pour les 18-24 ans, contre 17% pour les 60 ans et plus).

Enfin, 20% des personnes sans activité professionnelle n'auraient pas voyagé en l'absence d'offre d'autocar.

Figure 12 Choix de report modal par catégorie d'âge et catégorie socio-professionnelle



Le prix est de loin le premier critère d'arbitrage en faveur des SLO. D'autres qualités comme l'aspect pratique sont également citées par les voyageurs, notamment vis-à-vis du covoiturage

Le critère prix ressort comme le principal atout du transport par autocar, surtout en comparaison du train. Le critère du temps de trajet à l'opposé (incluant la fiabilité des horaires de transport) est considéré à l'avantage de l'autocar par moins de 25% des enquêtés.

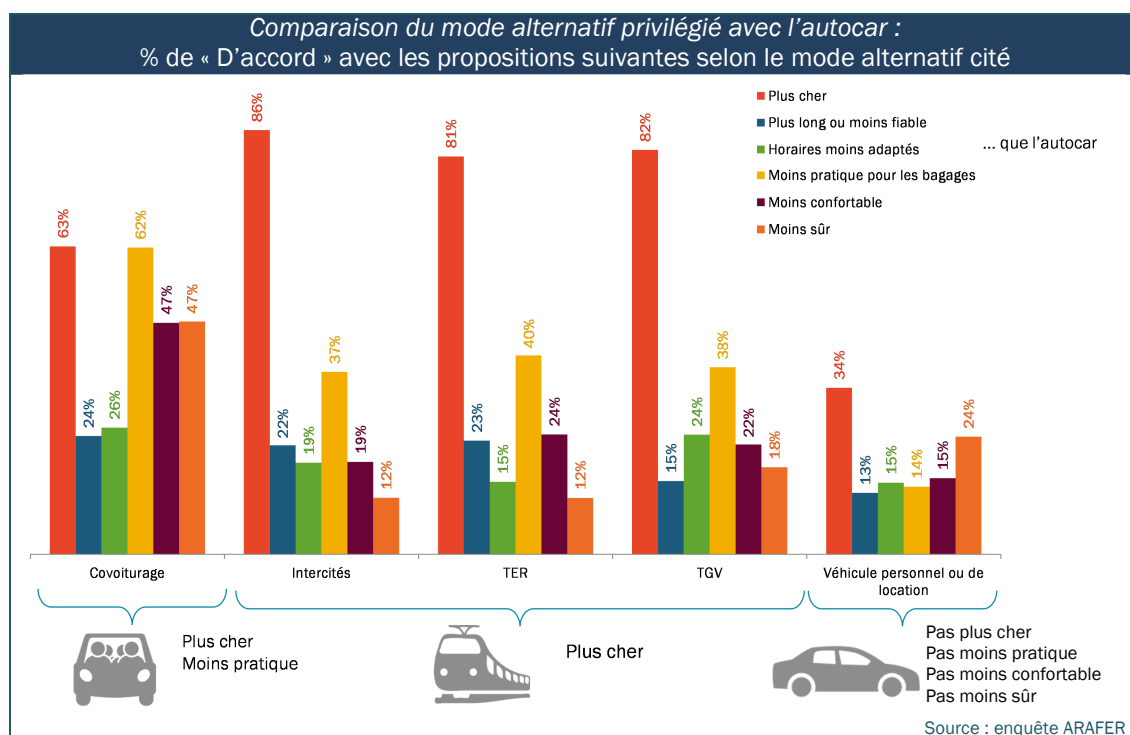
Le covoiturage est jugé plus cher (63%) et moins pratique pour les bagages (62%) par les répondants qui auraient utilisé ce mode s'il n'y avait pas eu d'autocar. En revanche, le critère des horaires n'est clairement pas à l'avantage de l'autocar du fait de la flexibilité des offres de covoiturage.

Le covoiturage est également perçu comme moins confortable et moins sûr par 47% des enquêtés, un niveau relativement plus important que pour le train et la voiture (moins de 25%).

En comparaison du train, l'autocar apparaît moins cher pour plus de 80% des répondants. Les autres critères ne sont en revanche pas en faveur de l'autocar (confort, sécurité, horaires, temps de trajet/fiabilité), bien que 40% des enquêtés le considèrent plus pratique pour le transport de bagages.

Enfin, seul un tiers des voyageurs SLO qui auraient utilisé un véhicule personnel ou de location en alternative de l'autocar jugent que l'usage de la voiture leur revient plus cher. Ce résultat est toutefois à mettre en relation, d'une part, avec la forte proportion de trajets transversaux de moins de 250 km (Figure 11) et, d'autre part, avec la probable prise en compte des seuls coûts directs liés à l'essence et aux éventuels péages autoroutiers comme critères de comparaison avec le prix du titre de transport.

Figure 13 Comparaison des modes alternatifs aux SLO



Note de lecture : parmi les voyageurs ayant répondu qu'ils auraient utilisé un mode alternatif si le mode de transport par autocar n'existait pas, X% répondent « d'accord » aux questions/propositions du type « pensez-vous que le [mode alternatif cité] est plus cher que l'autocar ? », « pensez-vous que le [mode alternatif cité] est moins confortable que l'autocar ? », etc.

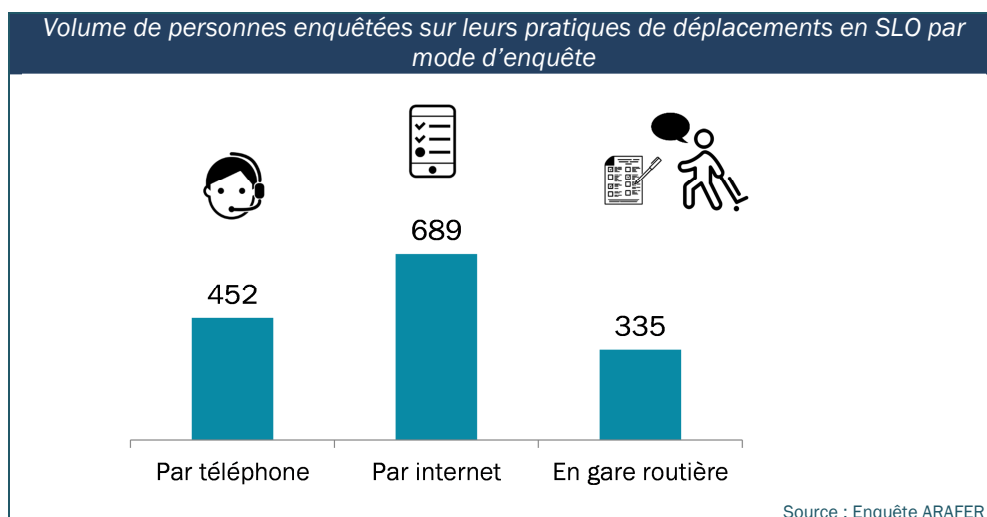
Exemple : parmi les voyageurs qui ont répondu auparavant qu'ils auraient utilisé un train TER pour effectuer leur déplacement si le mode de transport par autocar n'existait pas, 40% ont répondu « d'accord » à la question « pensez-vous que le TER est moins pratique pour les bagages que l'autocar ? »

METHODOLOGIE ET DIMENSIONNEMENT DE L'ENQUETE

L'Autorité a souhaité, par ces enquêtes, apporter un éclairage qualitatif sur le profil, les motivations et les critères de choix des voyageurs ayant utilisé les nouveaux services réguliers librement organisés de transport par autocar pour un trajet longue distance (à 100 km ou plus du point d'origine).

Environ 1 500 personnes ayant voyagé sur une ligne d'autocar librement organisée ont ainsi été interrogées par différents canaux, entre les mois d'octobre et de décembre 2016 :

Figure 14 Volume de personnes enquêtées



La base de réponses apportées par les sondés des 3 enquêtes a été redressée des volumes de fréquentation des services SLO observée au 3^{ème} trimestre 2016 par type de liaison (radiale/transversale) et par catégorie de distance. Les panels d'enquêtés sur ces classes sont détaillés ci-après.

Figure 15 Panels d'enquêtés SLO

Panel	Type de déplacement	Classe de distance	Nombre d'enquêtés (non redressés)
1	Liaisons radiales	<150km	59
2	Liaisons radiales	[150-200km]	61
3	Liaisons radiales	[200-250km]	179
4	Liaisons radiales	[250-300km]	79
5	Liaisons radiales	[300-350km]	74
6	Liaisons radiales	[350-400km]	89
7	Liaisons radiales	[400-400+km]	120
8	Liaisons transversales	<150km	258
9	Liaisons transversales	[150-200km]	181
10	Liaisons transversales	[200-250km]	102
11	Liaisons transversales	[250-300km]	64
12	Liaisons transversales	[300-350km]	35
13	Liaisons transversales	[350-400km]	28
14	Liaisons transversales	[400-400+km]	147

Source : Enquête ARAFER

ANNEXE

Les graphiques ci-dessous présentent les évolutions des volumes et parts modales de la mobilité longue distance des personnes résidant en France, à partir des données issues des enquêtes sur le suivi de la demande touristique des Français (SDT) retraitées par le SOeS (dernière publication : « [La mobilité à longue distance des Français en 2015](#) », parue en novembre 2016).

Les voyages à longue distance sont définis dans cette enquête comme la combinaison d'au moins 2 déplacements (un aller et un retour), effectués au-delà d'un rayon de 100 km du domicile, quel que soit le moyen de transport utilisé. Les voyages avec nuitée sont identifiés comme ceux pour lesquels la personne enquêtée passe au moins une nuit à l'extérieur.

Figure 16 Volumes de voyages à longue distance des Français de 2009 à 2015

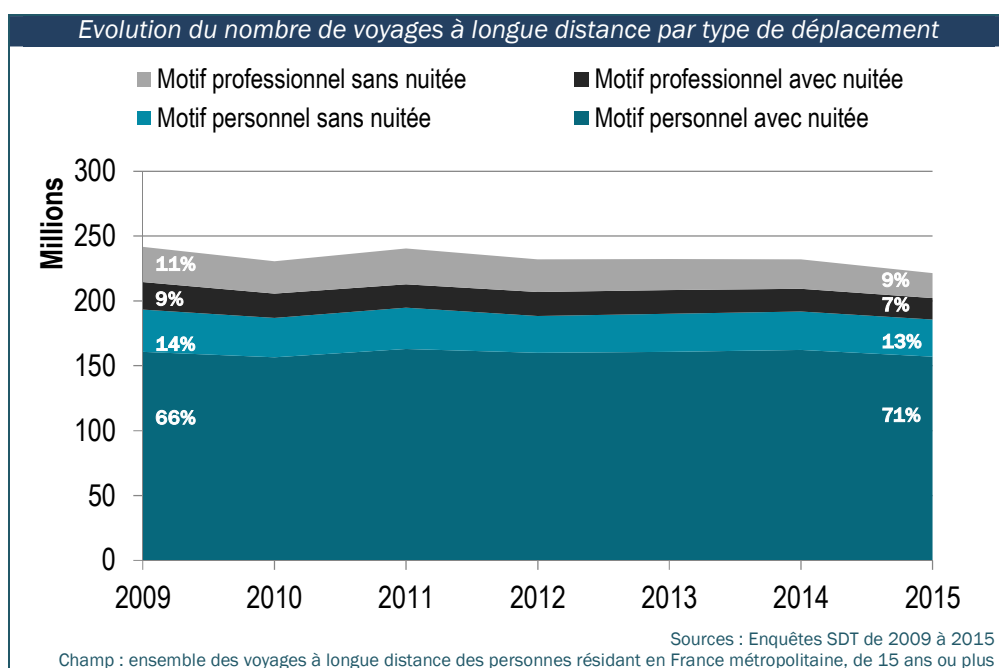


Figure 17 Parts modales du transport à longue distance des Français de 2009 à 2015

