

Paris, le 23 janvier 2018

Enquête Arafer : quel est le profil des voyageurs en autocar ?

Selon l'enquête de terrain menée par l'Arafer au dernier trimestre 2017 avec le concours des trois principaux opérateurs, les moins de 25 ans représentent plus d'un passager sur cinq des « autocars Macron ». Comme l'indiquait la même enquête réalisée en 2016, 17 % des utilisateurs n'auraient pas voyagé en l'absence de ce nouveau mode de transport libéralisé, soit environ 1 million de voyages supplémentaires en un an. Le prix est le premier critère de choix, loin devant les horaires et le confort.

Enfin, avec le développement d'offres tarifaires plus attractives en 2017, le train est davantage perçu comme une alternative à l'autocar, ce qui est moins le cas de la voiture personnelle et du covoiturage.

Quel est le profil des voyageurs qui ont choisi d'emprunter les services libéralisés de transport par autocar ? Pour la deuxième année consécutive, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a mené une enquête de terrain afin d'apporter un éclairage sur le profil, les motivations et les critères de choix de ces voyageurs. Cette enquête a été réalisée en ligne, entre octobre et novembre 2017, avec le concours des trois principaux opérateurs du marché (1).

ENSEIGNEMENTS CLES

L'Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer présente aujourd'hui les nouveaux enseignements clés issus de cette enquête menée auprès de 2 500 voyageurs :

Qui voyage en car ? La clientèle reste jeune, avec une forte proportion d'étudiants (18 %). La part des retraités augmente (21 % contre 17 % en 2016) mais ces derniers restent sous-représentés par rapport à leur proportion dans la population (30 %).

Les clients du car voyagent majoritairement seuls, plusieurs fois dans l'année vers la même destination, pour un motif privé (visite famille/amis). Les déplacements se font principalement en fin de semaine (53 % pour l'ensemble de la clientèle, 64 % pour les étudiants), ce qui explique les adaptations de fréquence observées chez les opérateurs qui limitent le nombre de départs en milieu de semaine et les renforcent le week-end.

Trajet : près de la moitié des passagers a emprunté l'autocar pour un trajet de moins de 250 km. 53 % effectuent un voyage aller-retour en car. La clientèle des autocars apparaît donc flexible dans son arbitrage entre différents modes de transport (train, voiture/covoiturage, avion), le critère principal de choix étant le prix.

Prix : parmi les trois principales raisons qui motivent le choix d'un voyage en autocar, le prix est le critère le plus important (71 %), loin devant les horaires (12 %) et le confort (5 %).

Temps de déplacement moyen : en moyenne, le temps total de déplacement en autocar est de 4h50, y compris les trajets de pré et post-acheminement (55 minutes) et le temps d'attente aux points d'arrêt (21 minutes). Pour arriver ou repartir de la gare routière, la moitié des voyageurs emprunte les transports collectifs, plus d'un quart une voiture personnelle, et 17 % se déplacent à pied.

Réseau de distribution : 98 % de la vente des billets d'autocar se fait sur internet. 55 % des achats de billets sont effectués moins d'une semaine avant le départ, ces achats de « dernière minute » étant encore plus fréquents chez les moins de 25 ans (65 %).

Surcroît de mobilité : comme constaté en 2016, environ 17 % des personnes interrogées n'auraient pas voyagé si ce nouveau mode de transport n'avait pas existé.

Ce surcroît de mobilité représente 1 million de trajets en un an, rapporté aux 6,6 millions de passagers transportés entre le 1er octobre 2016 et le 30 septembre 2017.

Le train est une alternative à l'autocar davantage plébiscitée qu'en 2016 : 44 % des clients du car répondent qu'ils auraient utilisé le mode ferroviaire s'ils n'avaient pas pu voyager en autocar, contre 37 % l'année précédente, ce qui représente près de 2,7 millions de trajets en un an.

A l'inverse, ils auraient moins utilisé leur véhicule personnel (13 % contre 17 % en 2016) ou le covoiturage (23 % contre 25 % en 2016). Deux explications peuvent être avancées : l'augmentation du prix moyen du carburant et le développement d'offres tarifaires ferroviaires plus attractives en 2017 (abonnement TGVMax pour les moins de 28 ans, offres promotionnelles Intercités).

- (1) **NOTE AUX RÉDACTIONS :** environ 2 500 personnes ayant voyagé en 2017 sur une ligne de « car Macron » ont été interrogées entre octobre et novembre 2017, avec le concours des trois principaux opérateurs (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus) qui ont relayé par email le questionnaire de l'Arafer auprès d'un échantillon aléatoire de leurs bases clients. La base des réponses apportées par les sondés a été redressée pour la rendre représentative des volumes de fréquentation observée au 1er semestre 2017 par type de liaison (radiale/transversale) et par catégorie de distance.

- [Consulter les résultats complets de l'enquête](#)

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.