

Paris, le 6 janvier 2017

Enquête Arafer : libéralisé, l'autocar a permis de créer une nouvelle demande de transport

Selon les premières données publiques issues d'enquêtes de terrain menées par l'Arafer au deuxième semestre 2016, **17%** des utilisateurs des « autocars Macron » n'auraient pas voyagé en l'absence de ce nouveau mode de transport libéralisé depuis l'été 2015. Soit environ **900 000** voyages supplémentaires en un an. Plus de **40%** des voyageurs en autocar se sont détournés de la voiture, y compris du covoiturage. **37%** ont préféré l'autocar au train (dont **24%** au TGV), principalement pour des motifs financiers.

Qu'est-ce qui motive le choix des utilisateurs de l'autocar depuis la libéralisation de ce mode de transport en août 2015 ? Afin d'apporter un éclairage sur le profil et le comportement de ces nouveaux voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a réalisé des enquêtes de terrain entre octobre et décembre 2016¹.

Elle publie aujourd'hui les premiers enseignements-clés issus de ces enquêtes menées auprès de **1 500** personnes ayant emprunté des « autocars Macron ».

- ✓ **Qui voyage en car ?** Une clientèle aux revenus modestes, jeune, **dont 19% d'étudiants**. Le car attire relativement peu de retraités : **17%** alors qu'ils représentent **28%** de la population française. Les clients du car voyagent majoritairement seuls, plusieurs fois dans l'année vers la même destination, pour un motif privé (visite famille/amis).
- ✓ **Réseau de distribution** : **97%** de la vente des billets d'autocar se fait sur internet. Dès la libéralisation du marché, les opérateurs ont en effet choisi de se développer commercialement grâce aux plateformes numériques.
- ✓ **L'offre des « autocars Macron » crée de la demande** : **17%** des utilisateurs des « autocars Macron » n'auraient pas voyagé si ce nouveau mode de transport n'avait pas existé. Cela représente près de **900 000** trajets en un an, rapporté aux **5,2 millions** de passagers transportés du **30 septembre 2015** au **30 septembre 2016** ([dernier bilan trimestriel réalisé à partir des collectes de données de l'Arafer](#)). A titre de comparaison, le taux d'induction de nouveau trafic était de **10%** en Allemagne en 2015 (2 ans après la libéralisation du marché outre Rhin).
- ✓ **La libéralisation a pour effet de faire progresser nettement la part modale de l'autocar sur les trajets longue distance (de plus de 100 km)** : elle passe de **2,4%** en 2015 à **3,8%** en 2016.

¹ 1 476 personnes ayant voyagé sur une ligne de « car Macron » ont été interrogées entre octobre et décembre 2016 : 452 par téléphone, 689 par internet, 335 en gare routière. La base des réponses apportées par les sondés des 3 enquêtes a été redressée des volumes de fréquentation observée au 3^{ème} trimestre 2016 par type de liaison (radiale/transversale) et par catégorie de distance.

- ✓ **Report de la voiture vers l'autocar** : 25% des voyageurs interrogés auraient choisi le covoiturage (35% pour les 18-24 ans) et 19% auraient pris leur voiture personnelle si l'offre de « cars Macron » n'existait pas. Au total, 44% se sont détournés du mode automobile, y compris du covoiturage. Ce report de la voiture vers l'autocar frôle 60% pour les liaisons transversales de 100 à 250 km.
 - ✓ **Le taux de report du TGV vers l'autocar est plus élevé sur les trajets de plus de 250 km** : globalement, 37% des personnes interrogées se sont détournées du train, dont 24% du TGV (29% pour les trajets de plus de 250 km), essentiellement à cause de l'effet prix.
 - ✓ **L'autocar concurrence le TGV sur les trajets radiaux, et la voiture sur les trajets transversaux** : 31% des voyageurs se reportent du TGV vers l'autocar sur les liaisons radiales, là où l'offre TGV est développée, contre 16% sur les liaisons transversales, là où il y a peu de TGV. A l'inverse, le report de la voiture vers l'autocar est beaucoup plus fort sur les trajets transversaux (34%) que sur les trajets radiaux (7%).
 - ✓ **Prix** : 80% des sondés jugent l'autocar moins cher que le train, 63% le jugent moins cher que le covoiturage.
 - ✓ **Services** : 62% jugent l'autocar plus pratique que le covoiturage pour les bagages, 40% le jugent relativement plus confortable et 47% plus sûr que le covoiturage. En revanche, le critère des horaires n'est clairement pas à l'avantage du car, moins flexible que le covoiturage.
- [Consulter les résultats complets de l'enquête de l'Arafer](#)

À 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 et présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.