

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

PERCEPTION DU TEMPS DE TRANSPORT PAR LES USAGERS DE L'AUTOCAR ET DU COVOITURAGE : QUELLE VALEUR DU TEMPS POUR LES DEPLACEMENTS LONGUE DISTANCE EN FRANCE ?

**Auteur(s) :**

Feriel ADJEROUD, Etudiante en Master 2, Université de Montpellier (France),  
[feriel.adjeroud4@gmail.com](mailto:feriel.adjeroud4@gmail.com)

Thierry BLAYAC, Professeur des Universités, CEE-M & Université de Montpellier (France),  
[thierry.blayac@umontpellier.fr](mailto:thierry.blayac@umontpellier.fr)

**Mots-clés :**

Cars Macron – Covoiturage – Valeurs du temps – Choix modal – Expériences en choix discret

**Résumé :**

L'article a pour objet de fournir un éclairage sur les déterminants du choix en faveur de nouvelles formes de mobilité ou de nouveaux modes de transport. Plus précisément, nous nous intéressons au choix modal entre l'autocar et le covoiturage pour des déplacements longue distance en France. Pour ce faire, nous réalisons une expérience en choix discret au sein de laquelle outre les attributs prix et temps classiques sont introduits des attributs traduisant des éléments de confort et de flexibilité. L'enquête réalisée auprès d'un petit nombre d'individus ayant déjà expérimenté l'autocar et/ou le covoiturage a permis de collecter 405 observations de choix. Ces données permettent d'inférer, via l'estimation de modèles économétriques, des valeurs du temps pour les usagers des modes considérés. Ces valeurs du temps s'avèrent très différenciées puisque la valeur du temps des usagers du covoiturage apparaît comme plus de deux fois supérieure à celle des usagers de l'autocar. Ainsi, au point moyen de notre échantillon, la disposition à payer d'un individu pour économiser une heure sur son temps de parcours s'établit à 4,25 €h pour les usagers de l'autocar contre 10,63 €h pour les usagers du covoiturage ou encore 6,17 €h contre 15,32 €h respectivement selon la forme fonctionnelle retenue pour l'utilité indirecte conditionnelle.

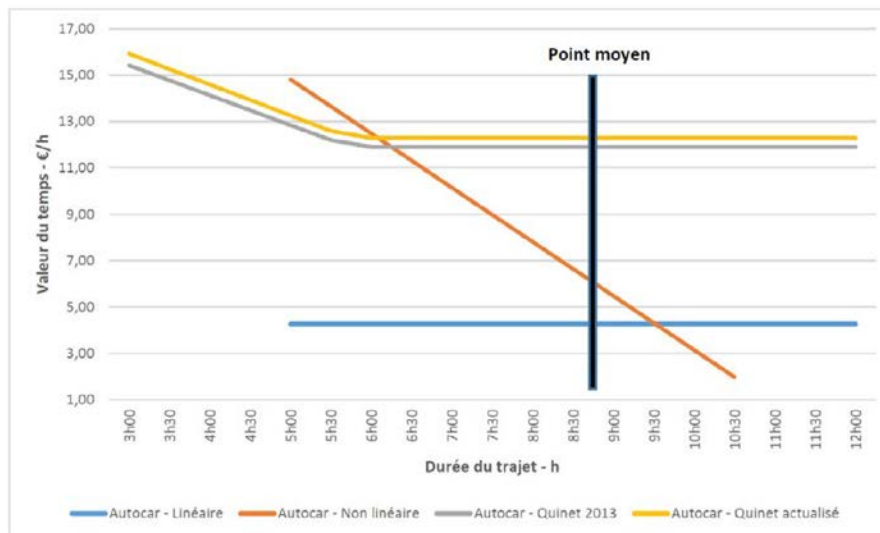
**Matériel et méthodes :**

Nous utilisons une expérience en choix discret afin de confronter les individus à des situations hypothétiques de choix entre l'autocar et le covoiturage pour des déplacements longue distance en France. Nous estimons un modèle logit conditionnel pour des formes fonctionnelles de l'utilité indirecte conditionnelle linéaire et non linéaire. A partir des estimations économétriques, nous inférons des paramètres économiques comme par exemple la valeur du temps des usagers ou encore les différentes élasticités (prix, temps, revenu) directes et croisées.

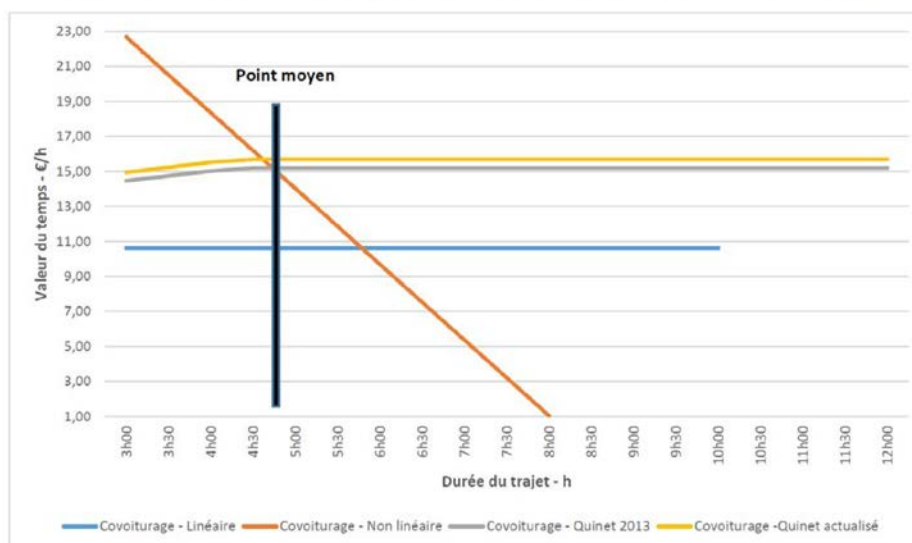
## Résultats :

L'étude réalisée permet de mieux comprendre les préférences des usagers de ces modes et révèle des valeurs du temps fortement différenciées entre l'autocar et le covoiturage. Même si les valeurs obtenues sont à considérer avec prudence eu égard à la taille de notre échantillon, leurs ordres de grandeur nous paraissent plausibles. Indépendamment du modèle utilisé (linéaire ou non linéaire), la valeur du temps des usagers du covoiturage peut être considérée comme deux fois supérieure à celle des usagers de l'autocar (4,25 €/h et 10,63 €/h respectivement pour l'autocar et le covoiturage dans le modèle linéaire, et 6,17 €/h et 15,32 €/h respectivement pour l'autocar et le covoiturage dans le modèle non linéaire). Ces valeurs du temps sont globalement inférieures à celle proposées dans le rapport Quinet (2013), mais globalement compatibles avec celles fournies dans les études réalisées aux USA, aux Pays-Bas ou en Suède. A l'heure où des investissements publics s'avèrent nécessaires pour assurer le développement de ces nouvelles formes de mobilité (création et/ou rénovation des gares routières, aménagements de parkings et de voies dédiés au covoiturage, ...), l'étude réalisée permet de mieux cerner les comportements de choix modal des usagers.

**Graphique 2 : Evolution de la valeur du temps en autocar selon les modèles<sup>30</sup>**



**Graphique 3 : Evolution de la valeur du temps en covoiturage selon les modèles<sup>31</sup>**



## Références

- Börjesson M., Eliasson J. (2014), Experiences from the Swedish Value of Time study, *Transportation Research Part A*, n°59, pp. 144-158.
- Coulombel N., Boutueil V., Liu L., Viguié V., Yin B. (2018), Substantial rebound effects in urban ridesharing: Simulating travel decisions in Paris, France, *Transportation Research Part D*, available online 14 December 2018, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.12.006>.
- Crozet Y. (2016), *Hyper-mobilité et politiques publiques*, Economica, 200 p.
- Crozet Y., Guihéry L. (2018), Deregulation of long distance coach services in France, *Research in Transportation Economics*, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.021>.
- Delhomme P., Gheorghiu A. (2016), Comparing French carpoolers and non-carpoolers: Which factors contribute the most to carpooling?, *Transportation Research Part D*, n°42, pp. 1-15.
- Gaudry M., Wills M. (1978), Estimating the functional form of travel demand models, *Transportation Research*, n°12, pp. 257-289.
- Gheorghiu A., Delhomme P. (2018), For which types of trips do French drivers carpool? Motivations underlying carpooling for different types of trips, *Transportation Research Part A*, n°113, pp. 460-475.