

Conférence de presse du vendredi 7 décembre 2012

Coûts d'usage de l'autocar, du train, de l'avion et de la voiture dans les déplacements à longue distance

Introduction

Le choix du consommateur entre les différents modes de transport disponibles dépend de deux paramètres principaux :

- **l'offre** (infrastructures routières, qualité de service du transport collectif) ;
- **le prix** (coût d'usage de la voiture, tarification du transport collectif).

A la demande de la FNAUT, l'économiste Jean-Marie Beauvais a actualisé son étude des coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour le consommateur lors des déplacements de proximité (cf notre conférence de presse du 16 mars 2012). Puis il a étendu l'étude aux déplacements à longue distance, en considérant tous les modes de transport disponibles : autocar, TGV et trains Intercités, avion classique et à bas coût, voiture, covoiturage et auto-train. Cette étude a été financée par le GART, l'UTP, la SNCF et les autocaristes (Eurolines, Réunir, iDBus).

Pour les déplacements à longue distance, les parts de marché de l'autocar, du train Intercités, du TGV, de l'avion classique, de l'avion à bas coût et de la voiture sont respectivement de 8%, 3%, 20%, 8%, 4% et 57%. D'où la question : **quel rôle joue le prix dans le choix du consommateur?**

Il ne s'agit pas ici des coûts économiques (coûts de construction et d'entretien de la voirie et de gestion de la circulation, coûts de production du service de transport collectif), ou encore moins des coûts sociaux et écologiques des transports, mais de la dépense supportée directement par le consommateur suivant le mode de transport qu'il utilise.

Nous résumons ci-dessous les résultats de cette recherche puis nous présentons les recommandations que la FNAUT a pu en tirer à l'intention des voyageurs, des transporteurs et de l'Etat (information, tarification et fiscalité).

Première partie : l'étude de Jean-Marie Beauvais

Méthodologie

Les coûts ont été évalués pour 2010, année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, et leur évolution depuis 1970 a été précisée.

L'étude a couvert les déplacements internes à la Métropole et les déplacements entre la Métropole et le reste de l'Europe ; les déplacements intercontinentaux sont exclus. Les transports fluviaux et maritimes, et les parcours terminaux (par exemple : taxi, transport urbain ou train entre le domicile et l'aéroport), ont été exclus.

Pour évaluer les coûts pour le voyageur, l'expert a utilisé, selon la disponibilité des données :

- une approche macro-économique (au niveau national) ; les dépenses des ménages sont divisées par les parcours qu'ils effectuent ;
- une approche micro-économique (au niveau des transporteurs, SNCF, autocaristes, compagnies aériennes) ; les recettes de trafic sont divisées par les parcours effectués par les clients.

Les déplacements de proximité

En moyenne, le coût d'usage du transport collectif urbain et suburbain est de 12 centimes par voyageur x km (v.km) : environ 13 centimes en province et 11 centimes en Ile-de-France (10 centimes pour le seul Transilien).

Le **transport départemental** comprend les circuits spéciaux scolaires et les lignes régulières (qui accueillent des scolaires et des voyageurs dits « commerciaux »). Les circuits spéciaux, non accessibles à tous les publics, ont été exclus de la comparaison entre modes.

A partir des nouvelles données disponibles, notamment un document du CERTU sur « le transport collectif départemental 2006-2009 », les coûts supportés par les scolaires et par les voyageurs commerciaux (lignes régulières et transport à la demande) ont pu être estimés séparément.

Pour les scolaires, le trajet moyen est de 11 km sur les circuits spéciaux et de 16 km sur les lignes régulières ; 64% des voyages sont effectués sur les circuits spéciaux et 34% sur les lignes régulières (2% seulement sur les trains TER). Sur la base d'un prix moyen de l'abonnement annuel de 165 euros et d'un aller-retour 190 jours par an en moyenne, on obtient le coût moyen des voyages scolaires par car : 3,4 centimes par v.km.

Sur les lignes régulières, 79% des km parcourus le sont par la clientèle scolaire. Au total, le transport scolaire représente 90% des v.km du transport régulier subventionné par autocar.

Selon l'Association des Départements de France, la subvention varie beaucoup d'un département à l'autre ; en 2012, seuls 28 départements offrent la gratuité totale du transport scolaire. L'expert a estimé que les familles participent en moyenne à 20% du coût réel.

Pour les voyageurs commerciaux par car, le prix moyen par voyage est de 1,32 euros, la distance moyenne parcourue de 16 km, d'où un coût unitaire de 8,25 centimes par v.km. Le coût moyen du **TER** en 2011 est de 8 centimes par v.km. Le coût moyen du transport collectif est de 10 centimes par v.km et 11 centimes hors transport scolaire par car.

Le coût complet moyen d'un déplacement en **deux-roues à moteur** est de 33 centimes, le coût marginal moyen de 8 centimes par v.km, la distance moyenne parcourue de 9 km.

Enfin, la dépense moyenne de l'**automobiliste** est 27 centimes pour les trajets de proximité (77% des trajets effectués toutes distances confondues), dont 9,5 centimes pour le coût marginal (carburant + stationnement).

Les déplacements à longue distance

- Autocar

Le transport routier de voyageurs couvre le transport régulier non subventionné (trafic international et trafic de cabotage associé) et le transport occasionnel (tourisme, manifestations sportives, culturelles ou politiques).

Pour le transport régulier, le coût moyen pour le voyageur en 2011 été estimé sur la base des tarifs Eurolines, soit 7 centimes par v.km. Pour le transport occasionnel, les dépenses des ménages et le trafic sont connus mais la nationalité des voyageurs ne l'est pas : des Français voyagent à l'étranger mais des étrangers, sans doute plus nombreux, voyagent en France. Finalement l'expert a calculé le prix moyen par km parcouru et fait une hypothèse plausible sur le taux d'occupation moyen des autocars (de 60 places) : 75%, d'où un coût moyen de 7 centimes par v.km.

- Train

Les recettes des trains Grandes Lignes ainsi que le trafic en millions de v.km ont été fournis par la SNCF. Il en ressort un coût moyen de 11 centimes par v.km pour le TGV (y compris iDTGV, Eurostar, Thalys, Lyria, Alleo, Artesia, Gala) et de 9 centimes par v.km pour les trains Intercités (y compris les trois relations Téo). Si on ne considère que les relations TGV sur le territoire français, le coût moyen n'est que de 10 centimes par v.km ; ce coût est de 12 centimes par v.km pour les relations TGV internationales.

Le coût moyen du transport collectif terrestre est de 10 centimes par v.km.

- Avion

Les données issues des Comptes Transport de la Nation étant limitées aux transports intérieurs, les coûts ont dû être évalués à partir des données fournies par Air France-KLM, supposée représentative des compagnies traditionnelles, et par Easyjet et Ryanair, principales compagnies desservant la Métropole. Le coût moyen d'usage de l'avion est de 12 centimes par v.km : 15 pour Air France, 6 pour les compagnies à bas coûts.

- Voiture

Toutes distances confondues, le coût complet moyen de la voiture est de 24 centimes par v.km. Compte tenu du taux de remplissage plus élevé du véhicule lors des longs trajets (1,74 occupants contre 1,28 pour les trajets de proximité), il est de 19 centimes seulement pour les trajets de plus de 80 km dont 6,5 centimes pour le coût marginal (carburant + péages).

- Covoiturage

En cas de covoiturage, le coût total du voyage en voiture, évalué en centimes par véhicule.km, n'est pas modifié par la présence des passagers (si on admet que les détours sont négligeables) mais il se répartit entre un plus grand nombre de personnes transportées. Le nombre des passagers est a priori plus faible pour les déplacements à longue distance que pour ceux à courte distance car il s'agit de trajets généralement plus difficilement programmables (une fois à l'occasion plutôt que chaque jour ouvrable). On retiendra ainsi une valeur de 2 passagers pour les longues distances contre 3 pour les courtes distances.

Pour les courtes distances, c'est généralement le coût complet d'usage de la voiture qui est partagé, les voitures des covoitureurs étant utilisées à tour de rôle. Le coût kilométrique étant de 34,5 centimes, le coût d'usage de la voiture est donc abaissé à 8,6 centimes par voyageur x km pour un groupe de 4 covoitureurs.

Le principe du covoiturage longue distance repose sur le partage des seules dépenses marginales (carburant et éventuels péages autoroutiers) entre les personnes voyageant ensemble, les autres frais restant à la charge du conducteur. On retient habituellement une consommation moyenne de 7 litres aux 100 km. La dépense est alors de 4 centimes/km pour le passager, elle est donc fortement

abaissée par rapport à l'usage d'une voiture personnelle ; elle est 26 centimes pour le conducteur au lieu de 33 centimes pour un voyage en solo, soit une réduction de plus de 20%.

Dans le cas d'un trajet autoroutier tel que Paris-Marseille, le coût marginal est élevé. La dépense pour le passager est alors de 6 centimes, elle n'est que de 20 centimes pour le conducteur.

- Auto-train

La voiture d'une personne ou d'un groupe de personnes est transportée sur un train spécifique, les personnes en question voyageant, elles, en TGV. Les bagages peuvent rester dans la voiture, les voyageurs gagnent en sécurité.

Sur la relation Paris-Nice (933 km), le voyageur en solo devra déboursier 211 euros pour le transport de la voiture auxquels s'ajouteront 97 euros pour son propre transport, soit un total de 308 euros, ce qui conduit à une dépense de 33 centimes par v.km, voisine des 33,5 centimes obtenus pour un trajet en voiture en longue distance avec une seule personne à bord. Avec plusieurs personnes à bord, l'avantage revient à la voiture car le groupe doit acheter plusieurs billets de TGV.

Historique 1970-2011

A partir des données macro-économiques de l'INSEE, Jean-Marie Beauvais a montré qu'en 40 ans, le coût du transport collectif a augmenté de 12% en monnaie constante, celui de la voiture de 34% : le prix d'achat des véhicules a baissé d'environ 20% mais celui des carburants (+ 60%) et surtout de l'entretien et des réparations (+ 78%) a augmenté. L'avantage tarifaire offert par le transport collectif s'est donc accentué.

Le coût du transport urbain stagne depuis 1998. Celui du transport ferroviaire n'a pas varié depuis 1970. Celui du transport aérien a baissé entre 1991 et 1996 avec l'arrivée des compagnies à bas coûts. Celui du car a connu une hausse soutenue jusqu'en 1998, puis il a stagné (transport occasionnel) ou baissé avec l'introduction du tarif unique (lignes départementales).

Légende des diagrammes

Les deux diagrammes présentent les résultats de Jean-Marie Beauvais en séparant les coûts du transport collectif (au-dessus de l'échelle des coûts) et ceux de la voiture (au-dessous).

TC = transport collectif, coût moyen tous modes confondus

TCU = transport collectif urbain

TCUP = TCU en province

TCT = transport collectif terrestre

VPC = voiture, coût complet avec taux d'occupation moyen

VPM = voiture, coût marginal avec taux d'occupation moyen

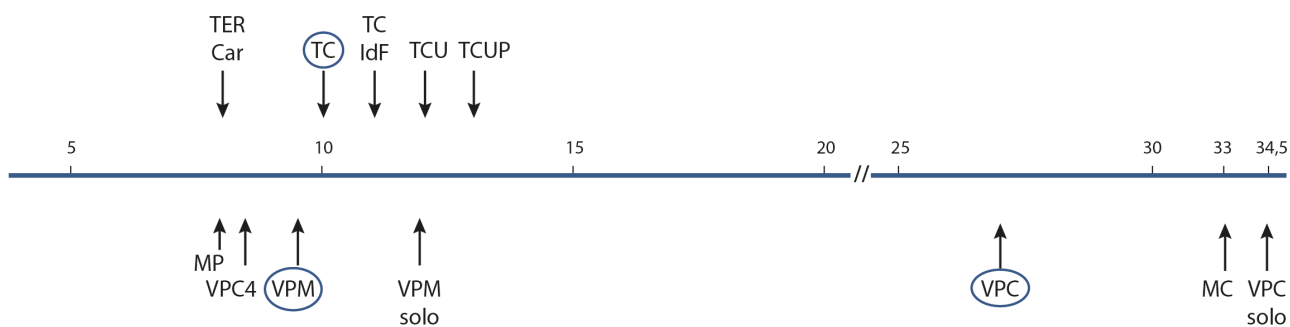
VPCn = voiture avec n personnes à bord (voyage familial) ; en solo, n = 1

MC et MP = coûts complet et marginal de la moto

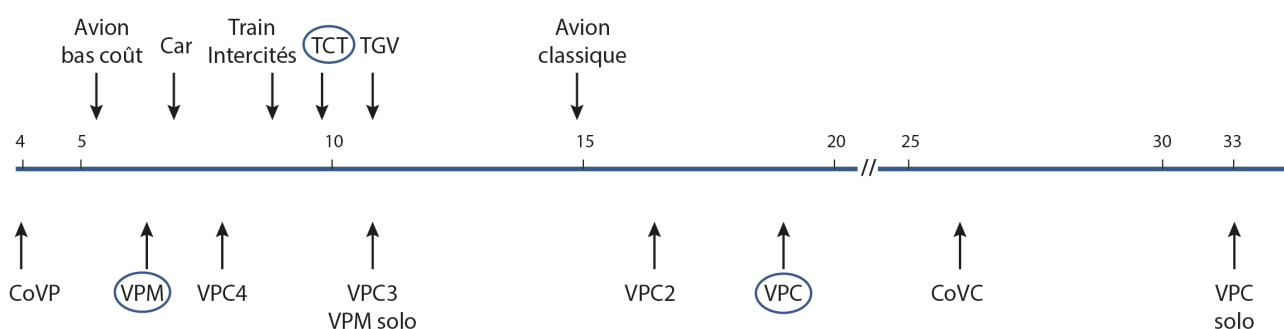
CovC = covoiturage longue distance, coût pour le conducteur

CovP = covoiturage, coût pour un passager.

PROXIMITE



LONGUE DISTANCE



	Mode	Part de marché	Distance moyenne parcourue (km)
Proximité	TCUP	2,5%	3,2
	TC IdF	7,5%	7
	Car	<1%	16
	TER	3%	50
	Moto	<1%	9
	VP	87%	11
Longue distance	Car	8%	116
	Intercités	3%	200
	TGV	20%	500
	Avion classique	8%	} France : 600 } International : 980
	Avion bas coût	4%	
	VP	57%	300

Deuxième partie : les conclusions de la FNAUT

Des résultats très instructifs

Grâce à l'étude très rigoureuse de Jean-Marie Beauvais, nous disposons enfin de données précises et fiables permettant de comparer le coût d'usage des différents modes de transport (toutes les réductions sont prises en compte). Ces données sont d'autant plus utiles que le prix du transport voit son rôle amplifié aujourd'hui avec la baisse du pouvoir d'achat des ménages.

L'évaluation des coûts des **déplacements de proximité** en 2010 confirme celle effectuée pour l'année 2008 : le coût moyen du transport collectif est, en gros, deux fois et demi plus faible que le coût complet de la voiture (avec un taux moyen d'occupation de 1,28). Ce rapport varie de 2 (transport urbain) à 3,5 (car et TER) ; de 2,5 à 4 si on compare à la voiture conduite en solo. Mais le coût moyen du transport collectif est un peu supérieur au coût marginal de la voiture (carburant et stationnement), et celui du transport urbain lui est supérieur de + 35%.

Deux résultats nouveaux : le coût complet d'usage de la moto est à peine inférieur à celui de la voiture en solo, mais son coût marginal est nettement plus faible ; le coût de l'autocar pour les voyageurs commerciaux est très voisin de celui du TER.

Venons-en aux résultats relatifs aux **déplacements à longue distance** :

1. Le TGV est plus coûteux que le train Intercités, d'environ 20%, de 11% seulement si on n'envisage que le « TGV intérieur ». Le train Intercités est lui-même plus coûteux que l'autocar, de près de 30% (cas d'Eurolines). Enfin l'avion « traditionnel » est nettement plus coûteux que le TGV (+ 35%) mais l'avion à bas coût l'est environ deux fois moins.
2. Le coût d'usage de la voiture est de 30% plus faible que pour les déplacements de proximité, essentiellement parce que le taux d'occupation moyen du véhicule est nettement plus élevé (1,74 contre 1,28). Les coûts de la voiture en solo sont peu différents.
3. Le coût moyen d'usage du transport collectif est en gros deux fois moins élevé que le coût complet d'usage de la voiture, mais supérieur de 50% à son coût marginal (carburant + péages). Un voyage automobile en solo est au moins trois fois plus coûteux (coût complet) qu'en transport collectif. Avec un, deux ou trois passagers à bord (cas d'un voyage familial), son coût est comparable respectivement à celui de l'avion traditionnel, du TGV et du car.
4. Le coût pour le conducteur d'un voyage automobile longue distance en solo peut être réduit de 20% à 30% en cas de covoiturage avec trois passagers payants. Le covoiturage pour les passagers est, en gros, deux fois moins coûteux que le train Intercités et le car.

TGV et train classique

Comment expliquer la différence de prix au km, nettement plus faible que ce à quoi on s'attendait, entre les dessertes TGV intérieures et le train classique, TER ou Intercités ?

Le TGV est considéré comme cher à cause des tarifs de dernière minute et parce que les trajets sont effectués sur de longues distances. Mais les tarifs promotionnels et les tarifs abonnements sont très avantageux, si bien que le prix moyen du TGV n'est pas beaucoup élevé que celui du train classique. Le prix moyen du billet de TGV est d'environ 50 euros : à 10 centimes/km, cela signifie que le trajet moyen est de 500 km, ce qui est plausible (le trajet moyen est de 50 km pour le TER et de 200 km pour le train Intercités).

On ne peut donc affirmer sommairement, comme le font les adversaires des LGV, que « le TGV est le train des riches » (voir FNAUT Infos n°194). La clientèle du TGV, comme le note la SNCF, est assez diversifiée socialement.

Propositions de la FNAUT

- Déplacements de proximité

Rappelons nos propositions concernant la tarification des déplacements de proximité :

- lancer une grande campagne d'informer de l'automobiliste qui, le plus souvent, ne prend en compte que le coût marginal (coût apparent) d'usage de son véhicule et, par suite, ne perçoit pas le bénéfice financier que l'usage du transport collectif pourrait lui apporter ;
- ne pas abaisser le prix du transport collectif, sauf pour les ménages à faible pouvoir d'achat, car les recettes commerciales sont indispensables à la poursuite des investissements;
- augmenter le coût d'usage de la voiture, et en particulier introduire le péage urbain, afin que les automobilistes assument financièrement les coûts externes qu'ils génèrent (congestion, nuisances, accidents, gaspillages de pétrole, émissions de CO₂,....) et qu'une ressource nouvelle soit disponible pour rattraper le retard d'équipement en transport collectif.

- Déplacements à longue distance

Dans le cas de ces déplacements, une politique rationnelle de tarification doit tenir compte des créneaux de pertinence économique et écologique de chaque mode, donc décourager l'usage :

- de l'avion (bruyant, gros consommateur de pétrole et gros émetteur de gaz à effet de serre, il est irremplaçable pour les déplacements intercontinentaux mais le train peut le remplacer sur les distances inférieures à 1500 km) ;
- et de la voiture (qui présente les mêmes défauts environnementaux que l'avion et exige de lourds investissements routiers et autoroutiers).

A l'inverse, la tarification doit favoriser l'usage du transport collectif terrestre (qui n'assure que 31% des déplacements à longue distance) : le TGV, concurrent efficace de l'avion pour les relations entre grandes agglomérations ; le train Intercités, concurrent de la voiture, pour la desserte des villes moyennes, et celle des grands axes à un coût moindre que celui du TGV ; enfin l'autocar, adapté aux cas où une desserte ferroviaire peut offrir des tarifs convenant à une clientèle modeste.

- Une évolution spontanée des prix ?

La hausse attendue du prix du pétrole pourrait être compensée par la baisse attendue de la consommation unitaire des avions et des voitures. Pour le TGV, le prix du billet devrait rester stable, la hausse du coût de construction et d'entretien des infrastructures étant compensée par les gains de productivité obtenus par la SNCF.

En définitive, il ne faut pas s'attendre à une révolution tarifaire spontanée dans les dix ou vingt années à venir.

- Information

Un internaute écrivait récemment : « avec deux salaires de cadres et deux enfants, nous n'avons plus les moyens de prendre le TGV qui est trois fois plus cher que la voiture ». Cette affirmation montre bien qu'un gros effort d'information de la part des pouvoirs publics est nécessaire pour amener l'automobiliste à apprécier correctement le coût d'usage de son véhicule et, par suite, à le comparer utilement au coût du transport collectif, qu'il voyage seul ou en famille. Cet effort est d'autant plus important que le coût marginal de la voiture est nettement inférieur au coût moyen du transport collectif pour les déplacements à longue distance (alors que ces coûts sont voisins pour les déplacements de proximité).

La SNCF et l'Etat, autorité organisatrice des services Intercités, doivent aussi mieux faire connaître les réductions offertes aux voyageurs, en particulier aux enfants (gratuité jusqu'à 4 ans, demi-tarif jusqu'à 12 ans) et aux familles (la carte enfant-famille, destinée aux familles monoparentales ou à faibles revenus, est peu connue).

- Tarification

Une réduction générale du coût du train est difficile à envisager mais elle est nécessaire dans certains cas précis :

- le TGV est trop cher pour les voyageurs « de dernière minute » qui doivent improviser leur déplacement, et pour les groupes familiaux ; cependant, même si des correctifs sont apportés par la SNCF à la tarification du TGV, celui-ci restera cher pour des raisons structurelles (niveau élevé des péages, matériel roulant coûteux) ;
- bien que plus accessible que le TGV, le train Intercités reste coûteux pour les ménages à faible pouvoir d'achat et les jeunes alors qu'il devrait être le transport à bas coût du rail ; ainsi la validité de la carte enfant-famille n'a toujours pas été étendue aux Intercités malgré les nombreuses interventions de la FNAUT auprès de l'Etat.

- Fiscalité

Pour favoriser le transport collectif terrestre, il faut faire payer à l'avion et à l'automobile leurs coûts externes.

Comment décourager l'usage de l'avion ? Aujourd'hui le prix du carburant représente 28 à 29% du prix du billet pour les compagnies traditionnelles et 33 à 35 % pour les compagnies à bas coûts sur les vols court et moyen-courriers. L'intégration des compagnies opérant en Europe dans le marché des émissions de gaz à effet de serre aura un effet faible pour les vols intra-européens : les compagnies vont devoir acheter des "crédits carbone" pour compenser leurs émissions ; sur la base de leurs activités de 2005, elles devront acquitter 25% du coût de ces émissions (puis 50% en 2020) ; or un passager consomme environ 40 litres de kérosène sur un vol de 1000 km, d'où une émission d'environ 150 kg de CO₂ ; à 7 euros la tonne de CO₂, le surcoût serait inférieur à un euro par billet.

Une hausse du prix du billet d'avion passe donc nécessairement par une taxation du kérosène. Si le kérosène était taxé comme le gazole, son prix doublerait et par suite le prix du billet augmenterait d'environ 30%. Le prix moyen du billet Air France court-courrier étant d'environ 100 euros, la hausse moyenne serait de 30 euros, elle provoquerait un report significatif sur le rail du trafic aérien assuré par les compagnies traditionnelles. Le prix de l'avion à bas coût serait porté au niveau de celui du TGV.

Dans un premier temps, la FNAUT préconise une taxation du billet d'avion sur les vols en concurrence frontale avec le TGV, et la suppression des subventions directes ou indirectes aux compagnies à bas coût, qui minorent artificiellement le prix de l'avion et le rendent encore plus compétitif par rapport au train. Une extension du réseau des LGV reste nécessaire.

Quant à une augmentation de la fiscalité automobile, elle est justifiée car l'automobiliste, lors des déplacements à longue distance, n'assume qu'environ les trois-quarts de ses coûts externes (voir FNAUT Infos n°188). Si le principe pollueur-payeur était appliqué, et si une taxation supplémentaire des sociétés autoroutières était décidée, le coût marginal de la voiture se rapprocherait du coût moyen du transport collectif, qui serait alors plus compétitif.