

# L'étude qui valide la pertinence de l'autocar



Conférence de presse  
7 décembre 2012

Les conclusions d'une étude sur des financements coordonnés par la FNAUT auprès des partenaires de références suivants : l'UTP et GART pour collectivités engagées dans le soutien du transport public, mais aussi, la SNCF et sa filiale IDEBUS, Eurolines et Réunion, a été présentée en conférence de presse le 7 Décembre 2012. Bien que la présentation soit relativement sommaire, ses résultats sont sans appel.

DEPENSES UNITAIRES  
DES VOYAGEURS  
SELON LES MODES DE TRANSPORT

**Les objectifs :** Estimer la dépense unitaire selon les modes de transport, en 2010, en distinguant entre la courte et la longue distance.  
**Les éléments recensés :** Dépense comparée par voyageur au kilomètre et cela sur 18 modes différents sur des distances réparties en deux classes - Trajets de moins de 80 kilomètres et trajets de plus de 80 kilomètres.

**La méthodologie :** une double approche permet de classer les données disponibles

- 1- Approche *macro-économique* au niveau national on divise les dépenses des ménages par les parcours qu'ils effectuent
- 2- Approche *micro-économique* issue des entreprises de transports: on divise les recettes de trafic par les parcours effectués par les clients. (NDLR. Cette définition demanderait des précisions)

## Résultats, cas de la courte distance

Mode de transport	Dépenses		Trafics		Dépense unitaire
	M€	%	M.v.km	%	Centimes /v.km
Transports urbains et suburbains	4 429	3,9%	37 732	7,9%	11,74
Voyageurs commerciaux départementaux	79	0,1%	960	0,2%	8,25
Voyageurs scolaires départementaux	297	0,3%	8 746	1,8%	3,40
TER	1 069	0,9%	13 467	2,8%	7,94
Voiture (coût complet)	105 499	92,4%	391 571	81,9%	26,94
Deux roues avec moteur	5 258	4,6%	16 000	3,3%	32,86
Deux roues sans moteur	1 480	1,3%	9 700	2,0%	15,26
<b>TOTAL</b>	<b>118 112</b>	<b>100,0%</b>	<b>478 176</b>	<b>100,0%</b>	<b>24,70</b>
Voiture (coût marginal)	37 735		391 571		9,64

## Résultats, cas de la longue distance

Mode de transport	Dépenses		Trafics		Dépense unitaire
	M€	%	M.v.km	%	Centimes /v.km
Autocar, lignes régulières	200	0,5%	2 899	1,0%	6,90
Autocar, transport occasionnel	1 686	3,8%	23 515	8,3%	7,17
SNCF, TGV	6 041	13,8%	55 002	19,4%	10,98
SNCF, Intercités	811	1,9%	8 901	3,1%	9,11
Transport aérien, Cie à bas coûts	481	1,1%	8 658	3,0%	5,56
Transport aérien, Cie traditionnelle	3 537	8,1%	23 408	8,2%	15,11
Voiture (coût complet)	31 065	70,9%	161 700	56,9%	19,21
<b>TOTAL</b>	<b>43 821</b>	<b>100,0%</b>	<b>284 083</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,43</b>
Voiture (coût marginal)	10 479		161 700		6,48

**Observations sur le tableau courte distance :**

- 1- La voiture individuelle au coût marginal est à 9.64 ct€ par kilomètre positionne la limite dissuasive pour emprunter un transport collectif.
- 2- Le tarif interurbain de transport étant souvent unifié entre bus et train, cette distorsion renchérit le résultat de la rubrique « Voyageurs commerciaux départementaux » anormalement élevée au regard de la réalité d'exploitation. **Cette distorsion pourrait s'expliquer par les rabattements vers les TER ferroviaires aux tarifs anormalement élevés.**

**Observations sur le tableau longue distance :** Sans contestation possible, l'autocar sera le mode de transport collectif terrestre le plus à même d'être retenu pour étendre les services interurbains nationaux.



## L'organisation à venir



L'harmonisation des compétences au travers d'une meilleure concentration décisionnelle des Autorités Organisatrices de Transport – AOT doit être promulguée début 2013. Cette nouvelle donne devrait permettre, à tous les protagonistes du transport de voyageurs dans une réflexion concertée, de mieux orienter ce service à caractère public vers une exploitation pleine de bon sens et d'efficacité pour les usagers plus tôt qu'un outil surdimensionné qui ne trouve sa raison que dans un cadencement linéaire très dense au coût de fonctionnement exorbitant. Dans un esprit d'équilibre entre les divers acteurs exploitants et par souci des finances publiques, il devient urgent d'adapter les dessertes au réalisme de leur coût d'exploitation. Pour ces raisons, avant d'imposer la taxe transport à une assiette étendue d'entreprises, il est nécessaire de débattre la pertinence modale des services à assurer. Le bus très bien placé dans cette course ne peut qu'inciter la SNCF à améliorer la productivité de son activité ferroviaire pour alléger les financements superflus qu'elle fait supporter aux Régions.