



**Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports**

Association agréée de consommateurs

Conférence de presse du vendredi 11 mai Présentation de l'étude de Jean-Marie Beauvais

« Evolution des prix réels des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005 »

Introduction par Jean Sivardière, président de la FNAUT

La FNAUT est à la fois une association de consommateurs et une association de défense de l'environnement. Selon cette double vocation, elle se préoccupe non seulement du développement de l'usage des transports collectifs, mais aussi de la réduction du trafic automobile, principalement dans les zones urbaines.

Comment favoriser cette double évolution ? Nous nous limitons ici aux déplacements de proximité : urbains, périurbains et régionaux.

- Il faut d'une part investir davantage dans les réseaux de transport collectif, renforcer les fréquences, améliorer la qualité de service ; d'autre part cesser d'encourager la circulation automobile par la construction de nouvelles voiries ou de parkings centraux.
- L'outil tarifaire joue évidemment un rôle essentiel. On sait en effet que le faible coût de l'usage de l'automobile a encouragé l'étalement urbain, générateur de trafic automobile, et qu'à l'inverse, la hausse du prix des carburants a incité récemment un certain nombre d'automobilistes à se reporter sur le transport collectif, en particulier le TER.

Nous avons souhaité y voir plus clair sur cet aspect tarifaire. En effet la situation est assez paradoxale :

- les automobilistes se plaignent sans cesse de l'augmentation du prix des carburants à la pompe et estiment que ce prix devient insupportable, mais l'automobile reste massivement utilisée, en particulier pour les déplacements domicile-travail, *même quand le transport collectif constitue une alternative crédible* ;
- d'autre part les pouvoirs publics affirment encourager l'utilisation des transports collectifs urbains par une tarification plus incitative, mais une partie des usagers considère que cette tarification reste dissuasive.

Nous avons donc estimé nécessaire de faire étudier l'évolution du prix des carburants automobiles et des tarifs des transports urbains depuis 1970, avant le premier choc pétrolier.

Grâce au soutien de Mme Nelly Olin, ministre de l'Ecologie et du développement Durable, et à un financement de l'ADEME, une telle étude a pu être réalisée par Jean-Marie Beauvais, consultant en économie des Transports, qui va maintenant vous en présenter les résultats, des résultats parfois inattendus.

Conclusions de la FNAUT

1. L'étude de Jean-Marie Beauvais est d'un intérêt pédagogique primordial car elle met clairement en évidence la différence énorme entre la perception du prix des carburants par l'automobiliste, qui s'attache au prix affiché à la pompe en monnaie courante, et la réalité, c'est-à-dire au prix évalué en monnaie constante et surtout en pouvoir d'achat.

Cette perception erronée du prix des carburants est très répandue : récemment, on a pu entendre sur Radio Classique un soi-disant "économiste réputé" déplorer que l'essence ait augmenté de 108% en dix ans ... Elle pousse certains responsables associatifs ou politiques à réclamer une baisse des taxes sur les carburants (TIPP flottante) ou une aide directe (chèque essence) au risque de conforter les consommateurs dans des comportements incompatibles avec un « développement durable ».

2. La FNAUT estime au contraire que l'automobiliste, même si ses revenus sont modestes, peut supporter un prix des carburants plus élevé que le prix actuel.

Elle souhaite donc une hausse progressive et programmée de la TIPP, supérieure de l'ordre de 1 à 2% par an à l'augmentation du pouvoir d'achat du salarié moyen.

On donnerait ainsi au consommateur un signal pédagogique fort sur la nécessité de se dégager de la dépendance pétrolière et de réagir au défi climatique. On encouragerait un changement progressif des comportements :

- de déplacement (conduite plus douce, achat de voitures plus légères ; report sur le transport collectif, au moins à partir des parcs relais) ;
- de localisation de l'habitat (dès aujourd'hui, les dépenses habitat + transport sont aussi élevées en périphérie qu'en zone dense).

Enfin on dégagerait une ressource nouvelle assurant le développement des transports collectifs et le maintien de tarifs accessibles à tous, et on répondrait à la demande de déplacements des ménages modestes.

3. L'étude de Jean-Marie Beauvais a aussi mis en évidence l'augmentation du prix d'usage du transport collectif urbain par rapport au prix des carburants depuis le contre-choc pétrolier de 1986. Ce qui a diminué, c'est le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes venant des usagers (39% en 2004).

Les coûts d'exploitation ont en effet beaucoup augmenté pour diverses raisons, surtout la diminution de la productivité liée à l'extension des réseaux dans des zones peu denses.

4. Il est souhaitable de mieux faire connaître à l'automobiliste à quel point il peut, malgré l'évolution des tarifs, économiser en se reportant sur le transport collectif :

- le kilomètre parcouru en voiture en ville coûte aujourd'hui environ 30 centimes d'euros (6,2 centimes en 2005 pour le carburant comme l'a montré Jean-Marie Beauvais, ce poste représentant environ 20% du coût total d'utilisation du véhicule selon les évaluations de l'Automobile-Club) ;

- le coût du kilomètre parcouru en transport collectif coûte environ 10 centimes. D'où une économie d'un facteur 3.

On retrouve ce facteur 3 en considérant que l'automobiliste dépense en moyenne 4500 euros par an, dont 900 pour le carburant (Automobile-Club 2005, les chiffres correspondent à un véhicule essence). 31% des 15 000 kilomètres parcourus en moyenne l'étant en ville, l'automobiliste dépense donc en moyenne 1400 euros par an pour ses déplacements urbains. Or en 2007, un abonnement annuel à un réseau urbain coûte 410 euros à Grenoble, 493 à Lyon et 551 à Paris (carte orange zone 2).

Conférence de presse de la FNAUT du 11 mai 2007

PRIX DES CARBURANTS : EVOLUTION 1970 – 2005

INTRODUCTION

A chaque hausse du prix des carburants à la pompe, on ne manque pas de maugréer contre les pétroliers et contre le gouvernement mais se souvient-on des années où le prix à la pompe a baissé et finalement est-on capable de dire si le prix des carburants a augmenté plus rapidement ou moins rapidement que ceux des autres biens et services ? Sans avoir fait d'enquêtes en sortie des stations-services, on peut avancer que la plupart des automobilistes affirmeraient que le prix des carburants a augmenté plus rapidement que leur salaire. Mais qu'en est-il vraiment ?

Quant à l'évolution des tarifs des transports collectifs urbains, quelle tendance peut-on globalement dégager ? L'enjeu est important car, toutes choses égales par ailleurs, une hausse plus rapide de ces tarifs que celle du prix des carburants ne serait pas favorable à une augmentation de la part de marché des transports collectifs urbains et donc à une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le but de cet article est d'essayer de répondre¹ à ces questions en se situant sur une longue période, depuis le 1^{er} choc pétrolier jusqu'à nos jours, de façon à mettre en évidence des variations importantes qui traduisent des tendances lourdes qu'il conviendra ensuite d'interpréter.

¹ Les réponses sont extraites d'une étude financée par l'Ademe à la demande de la FNAUT : « Evolution des prix réels des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005 » réalisée par BEAUVAIS CONSULTANTS et datée du 22 février 2007.

11. Définitions des notions utilisées et construction des courbes 1970-2005

A la suite de Jean Fourastié, nous définissons le prix réel d'un bien comme le nombre de minutes de travail nécessaires pour acquérir ce bien. Deux cas de figure sont considérés : celui d'un smicard et celui d'un salarié qui touche un salaire net égal à la moyenne des salaires nets versés en France. Les données sur les salaires proviennent de l'Institut national de la statistique et de l'économie.

Quant au carburant retenu ici, c'est celui qui correspond au « mixte » utilisé par la voiture particulière qui comprend les essences (essence ordinaire, super avec plomb, super sans plomb 95, super sans plomb 98) et une partie du gazole (le solde étant utilisé par les poids lourds). On notera que le super plombé n'est plus distribué et surtout que le poids du gazole dans la consommation des voitures est bien supérieur aujourd'hui à ce qu'il était il y a 30 ans.

Les données sur les prix des carburants et sur les volumes vendus qui servent pour la pondération de ces prix proviennent du Comité professionnel du pétrole (Pétrole 2005, éléments statistiques, tableau D16 pour les prix et tableau C15 pour les volumes, CPDP, Rueil-Malmaison).

Ainsi, il a été possible de construire les quatre courbes suivantes qui toutes vont de 1970 (donc avant le premier choc pétrolier) à 2005 (dernière année pour laquelle toutes les données étaient disponibles lorsque l'étude a été réalisée) :

- planche n°1, évolution du prix du litre de carburant en euros courants (c'est-à-dire à la pompe) et évolution du prix du litre de carburant en euros constants (c'est-à-dire en prenant en compte l'inflation) ;
- planche n°2, évolution du prix réel du litre de carburant pour le smicard (c'est-à-dire en minutes de travail d'un smicard) et évolution du prix réel du litre de carburant pour le salarié moyen (c'est-à-dire en minutes de travail d'un salarié moyen).

Planche n° 1 - PRIX DU LITRE DE CARBURANT UTILISE PAR LES VOITURES

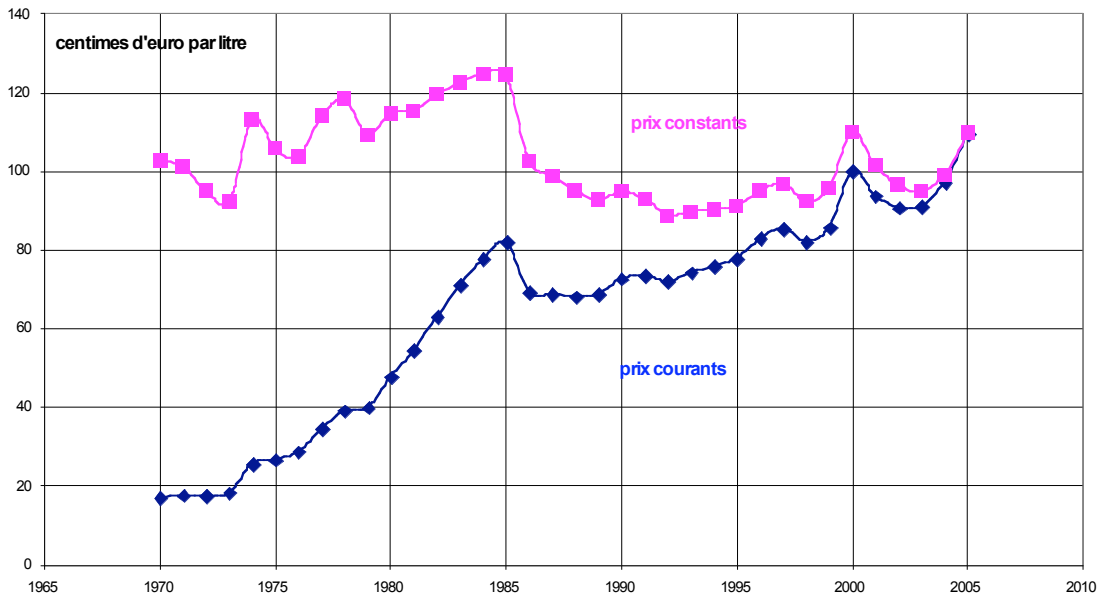
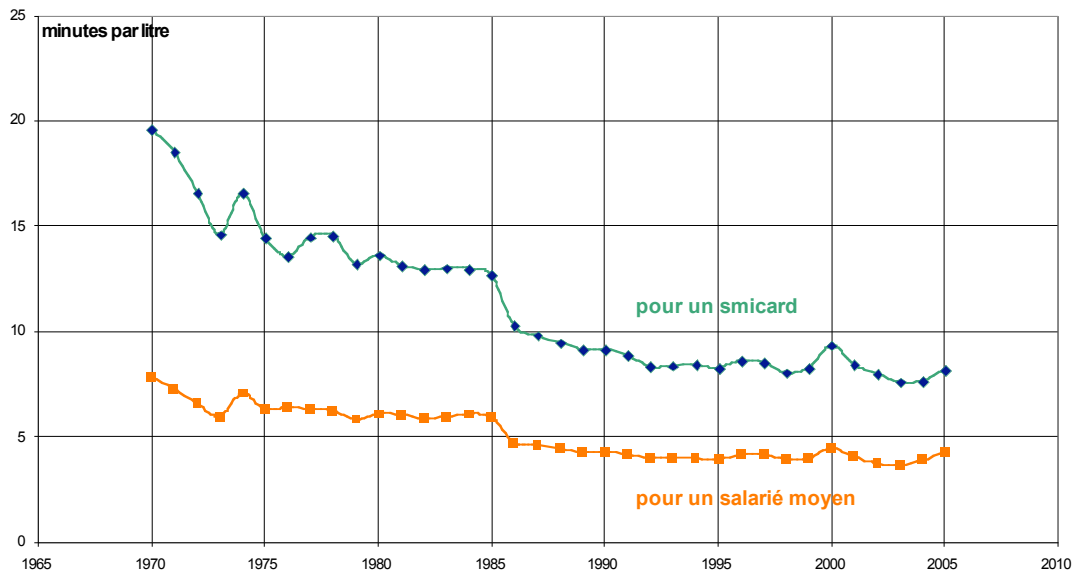


Planche n° 2 - PRIX REEL DU LITRE DE CARBURANT UTILISE PAR LES VOITURES



12. Mise en évidence des résultats et interprétation des tendances

Si le prix moyen *courant* du carburant utilisé par les voitures est passé de 17 centimes d'euros en 1970 à 110 centimes d'euros en 2005, soit une multiplication par 6,5, le prix moyen *en monnaie de 2005*, lui, est passé de 103 centimes en 1970 à 110 centimes en 2005, c'est-à-dire que sa hausse a finalement été très modérée. En euros constants, le litre de carburant est même moins cher en 2005 qu'en 1985.

Quant au prix réel, il a très clairement baissé durant la période étudiée. Il fallait 20 minutes de travail à un smicard pour acheter un litre de carburant en 1970 et il ne lui en faut plus que 8 en 2005. Il fallait 8 minutes à un salarié moyen pour acheter un litre de carburant en 1970 et il ne lui en faut plus que 4 en 2005. Le prix réel du carburant a donc été réduit au moins de moitié en 35 ans, même si cela va à l'encontre des idées reçues.

Les causes de cette évolution baissière sont multiples :

- plusieurs baisses des prix à la pompe : en 1986 par rapport à 1985, en 1992 par rapport à 1997, en 1998 par rapport à 1997, en 2001 par rapport à 2000, en 2002 par rapport à 2001. Rappelons que lors du contre-choc pétrolier, le baril est passé de 30 \$ en décembre 1985 à 8 \$ en juillet 1986 ;
- une croissance du poids du gazole dans l'ensemble des carburants utilisés par les voitures. Le gazole représente 54% des volumes consommés par les voitures en 2005 alors qu'il n'en représentait que 6 % en 1970. Or le prix du litre de gazole est sensiblement inférieur à celui des autres carburants. En 2005, le prix moyen du gazole était de 103 centimes contre 118 centimes pour les autres carburants en moyenne ;
- et enfin, principale raison de la baisse du nombre de minutes nécessaires à l'achat d'un litre de carburant, une augmentation du salaire net moyen et une augmentation encore plus forte du smic (8,03 € par heure en 2005 contre 0,52 € par heure en 1970).

2 – COMPARAISON AVEC LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

21- Définitions des termes et construction des courbes 1970-2005

Dans ce qui suit, ont été considérés comme faisant partie des transports collectifs urbains, d'une part les transports urbains de province (autobus, tramways, métros) et d'autre part tous les transports en Ile-de-France, ces derniers regroupant les transports assurés par la RATP (réseau routier et réseau ferré) et la SNCF (réseau Ile-de-France) ainsi que les transports par autobus et autocars assurés par les autres transporteurs publics de la région parisienne.

Le tarif moyen correspond à la recette moyenne par voyageur x km. Il s'agit non pas des recettes du point de vue des transporteurs (notion pouvant comprendre les recettes issues de la publicité, voire certaines compensations) mais uniquement ce qui est supporté par les voyageurs.

Les données de trafic (voyageurs x km) comme les dépenses des ménages proviennent des Comptes transports (Les comptes des transports en 2005, 43^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports, tome 1 et tome 2, Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer / SESP, juin 2006, téléchargeable).

Pour pouvoir comparer avec la voiture, il a fallu estimer une dépense de carburant rapportée au voyageur x km en ville. Les dépenses par litre ont été transformées en dépenses par kilomètre en utilisant les consommations moyennes en provenance du panel Sécodip auxquelles on a ajouté 11 % pour tenir compte du caractère urbain du déplacement. Les dépenses par kilomètre en ville ont ensuite été transformées en dépenses par voyageur-kilomètre en tenant compte d'un taux d'occupation des véhicules supposé de 1,4.

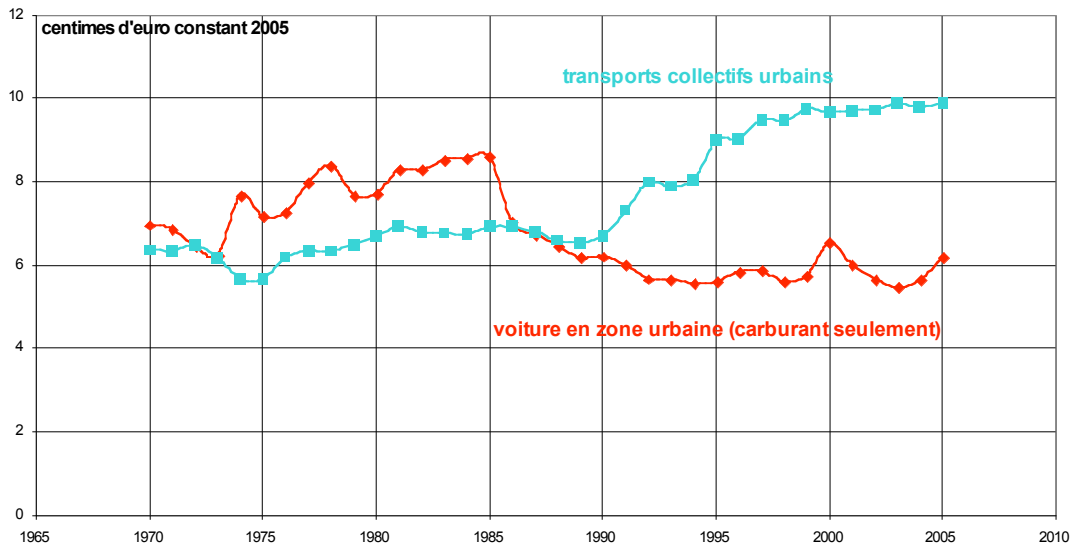
Enfin, il a paru intéressant de rapprocher l'évolution du rapport des prix² (prix du voyageur x km en transports collectifs urbains et du prix du voyageur x km en voiture en ville³) et l'évolution de la part de marché des transports collectifs urbains par rapport à l'ensemble constitué des trafics en ville assurée par la voiture et des trafics des transports collectifs urbains.

La planche n°3 présente l'évolution du prix du voyageur x km d'une part dans les transports collectifs urbains et d'autre part en voiture (carburant seulement).

² Le rapport entre le prix des transports collectifs urbains et le prix des carburants est le même qu'il s'agisse de prix courants, de prix constants ou de prix réels.

³ Seules les dépenses de carburants sont prises en compte ici. Certes le comportement de l'automobiliste repose sur le coût marginal de son déplacement et ne tient pas compte des dépenses d'acquisition, d'assurance, de réparation, etc. Mais il tient compte des dépenses de stationnement ; on supposera donc pour simplifier, que l'automobiliste dispose d'une place gratuite de stationnement sur son lieu de travail fournie par son employeur.

Planche n° 3 - EVOLUTION COMPAREE DES DEPENSES AU VOYAGEUR x KM



22. Mise en évidence des résultats et interprétation des tendances

En monnaie constante, le prix du voyageur x km dans les transports collectifs urbains est, en moyenne, passé de 6,4 centimes en 1970 à 9,9 centimes en 2005, l'essentiel de la hausse se situant entre l'année 1990 et l'année 1999.

Durant ces 35 ans, le prix du carburant consommé en zone urbaine ramené au nombre de voyageurs x km, lui au contraire, connaissait une légère baisse en euros constants, passant de 7,0 centimes en 1970 à 6,2 centimes en 2005. Cette évolution est essentiellement imputable à la baisse des consommations moyennes (en litres aux 100 km).

Du coup le rapport entre ces deux prix a évolué de manière nette. Les prix étaient comparables en 1970 et donc le rapport prix TCU / prix VP était proche de l'unité. En 2005, le rapport atteint $9,9 / 6,2 = 1,6$ c'est-à-dire que les transports collectifs urbains sont 60 % plus chers que leur concurrent.

Cette évolution est peut-être à rapprocher de la baisse de la part de marché des transports collectifs urbains⁴ qui est passée de 20 % en 1970 à 13 % en 2005. Bien sûr, d'autres facteurs ont aussi contribué à faire baisser la part de marché des transports collectifs urbains (notamment augmentation de la motorisation, travaux routiers et autoroutiers, et urbanisation diffuse).

⁴ Rapport entre le nombre de voyageurs x km assurés par les transports collectifs urbains rapporté au nombre total de voyageurs x km composés des voyageurs x km assurés par les transports collectifs urbains et les voyageurs x km assurés par les voitures en zone urbaine.

CONCLUSION

En résumé, il fallait 8 minutes à un salarié moyen pour acheter un litre de carburant en 1970 et il ne lui en faut plus que 4 en 2005.

Un signal-prix inverse s'impose si l'on veut réduire la consommation de produits pétroliers et les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, le rythme d'augmentation pourrait être d'un point supérieur au rythme d'augmentation du pouvoir d'achat du salarié moyen.

La fiscalité ainsi collectée pourrait servir à développer des solutions de rechange à l'utilisation de la voiture. On peut aussi envisager une politique à pression fiscale constante, avec une augmentation des taxes sur les carburants et une diminution des taxes sur le travail. Ou encore un dosage des deux, l'essentiel étant de délivrer un message comme quoi l'augmentation ne sera pas remise en cause de façon à ce que les acteurs économiques puissent s'adapter : choix de la cylindrée des véhicules, choix de la localisation des activités et des logements, etc. Une adaptation progressive est toujours plus supportable et moins coûteuse que toute autre solution.

Jean-Marie Beauvais, Tours, le 23 avril 2007