

Association Qualité Mobilité

Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars (« cars Macron »)

Synthèse de l'étude



ADETEC

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

Plan de la présentation

Périmètre de l'étude	3
Offre, fréquentation et recettes	4
Part dans le trafic et les déplacements	5
Quantification des dépenses publiques	7
Reports modaux	10
Principales externalités	11
Comparaison avec les autres modes de déplacement	12
Conclusion et enjeux	14



Périmètre de l'étude

- Services librement organisés d'autocars (cars Macron), créés en août 2015.
- Tous les dépenses publiques, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'elles relèvent du droit ou d'une non application du droit.
- Les valeurs se rapportent à l'année 2016 et, quand les données sont disponibles, 2017.



Offre, fréquentation et recettes

	2016	2017	Evolution
Nombre d'opérateurs (au 31/12)	7	10	+ 3
Nombre d'opérateurs principaux (au 31/12)	3 (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus)	3 (idem)	=
Nombre moyen de communes desservies	183	237	+ 30 %
Distance parcourue (en autocars * km)	113 millions	97 millions	- 14 %
Nombre de voyages	6,2 millions	7,1 millions	+ 15 %
Longueur moyenne d'un voyage	339 km	315 km	- 7 %
Nombre de voyages * km	2,10 milliards	2,23 milliards	+ 6 %
Taux d'occupation	40 %	51 %	+ 26 %
Recettes HT	83 M€	104,6 M€	+ 26 %
Recette HT par voyageur pour 100 km	4,0 €	4,7 €	+ 17 %
Recette moyenne HT par autocar * km	0,76 €	1,08 €	+ 42 %

- Offre réduite et surtout optimisée en 2017.
- Fréquentation et recettes en hausse de 15 et 26 %.



Part dans le trafic et les déplacements

Trafic en véhicules * km

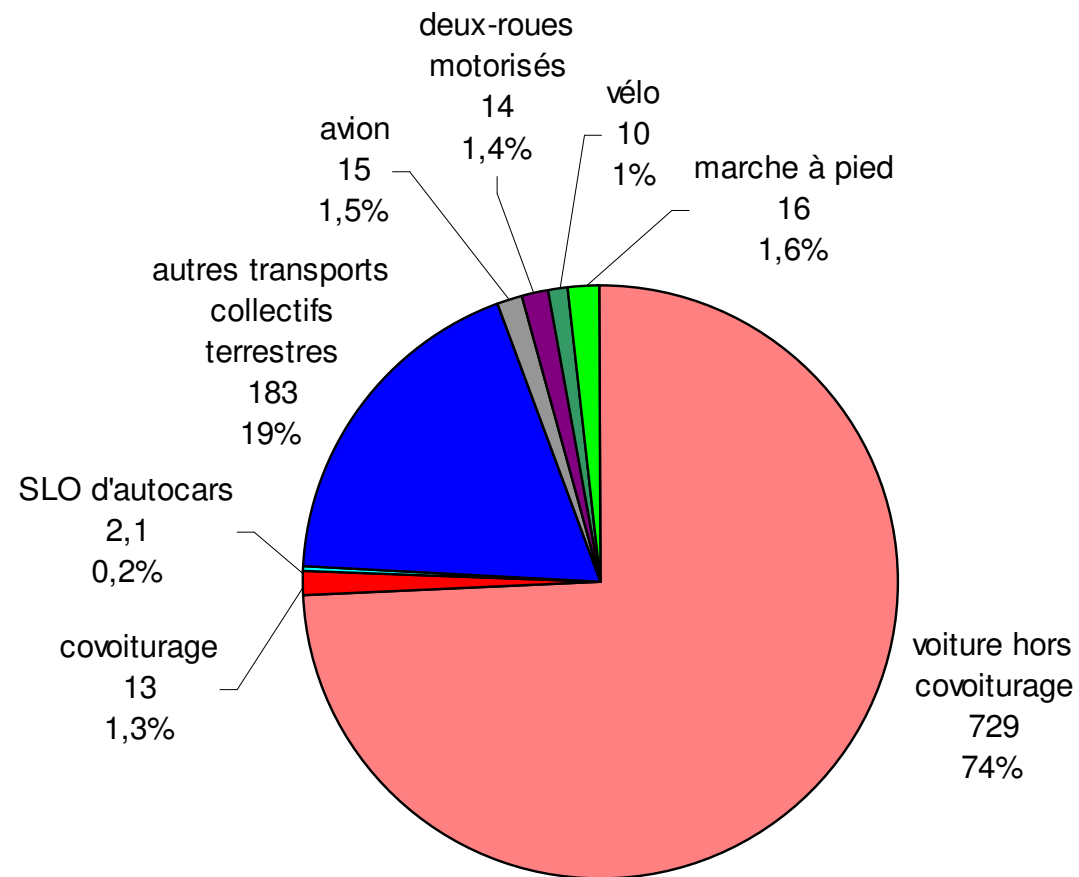
- 0,02 % du trafic total.
- 0,4 % du trafic poids lourds.

Déplacements de personnes en voyageurs * km

- 0,2 % des voyageurs * km totaux (cf. graphique page suivante).
- 0,6 % des voyageurs * km longue distance (+ de 80 km à vol d'oiseau).
- 1,1 % des voyageurs * km en transports en commun (courte et longue distance).



Milliards de voyageurs x km réalisés avec chaque mode de déplacement (2016)



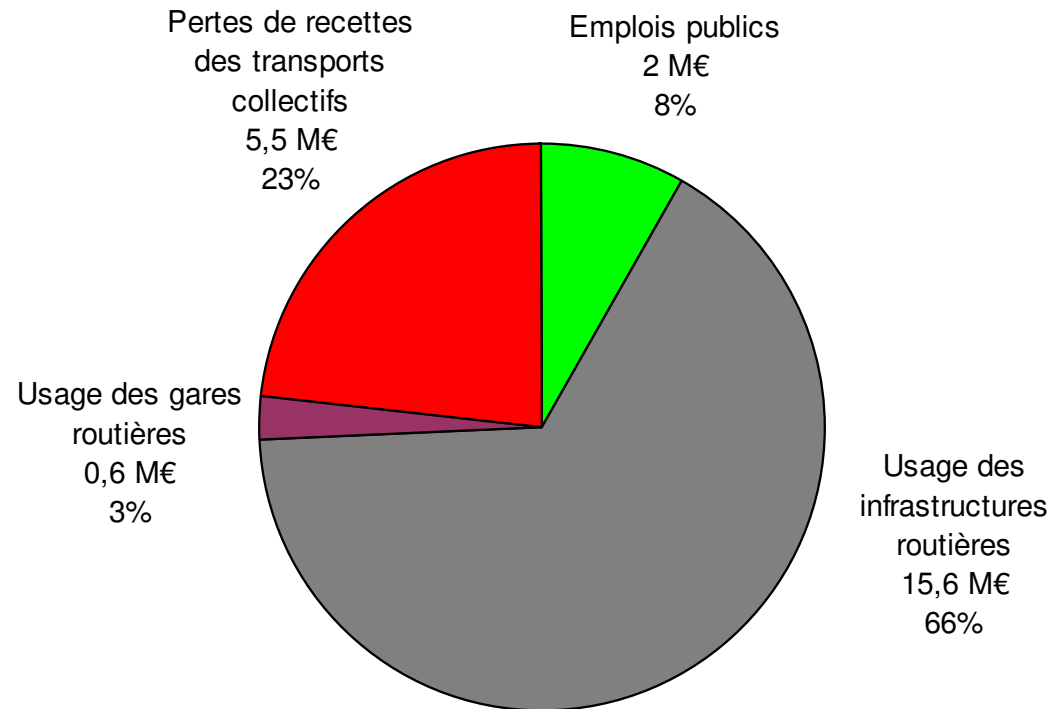
Quantification des dépenses publiques

Dépenses publiques : environ 24 M€.

	Etat et organismes rattachés	Régions	Départements	AOM	Total
Emplois publics	≈ 1,8 M€	≈ 0,2 M€	/	/	≈ 2,0 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 11,7 M€	/	≈ 3,9 M€	/	≈ 15,6 M€
Usage des gares routières	/	Total ≈ 0,6 M€			≈ 0,6 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	≈ 5,5 M€	/	/	≈ 5,5 M€
Total général	≈ 13,5 M€	≈ 10,2 M€			≈ 23,7 M€



Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur des SLO d'autocars (2016)



- Postes les plus importants : 1) usage des infrastructures routières, 2) pertes de recettes des transports collectifs.

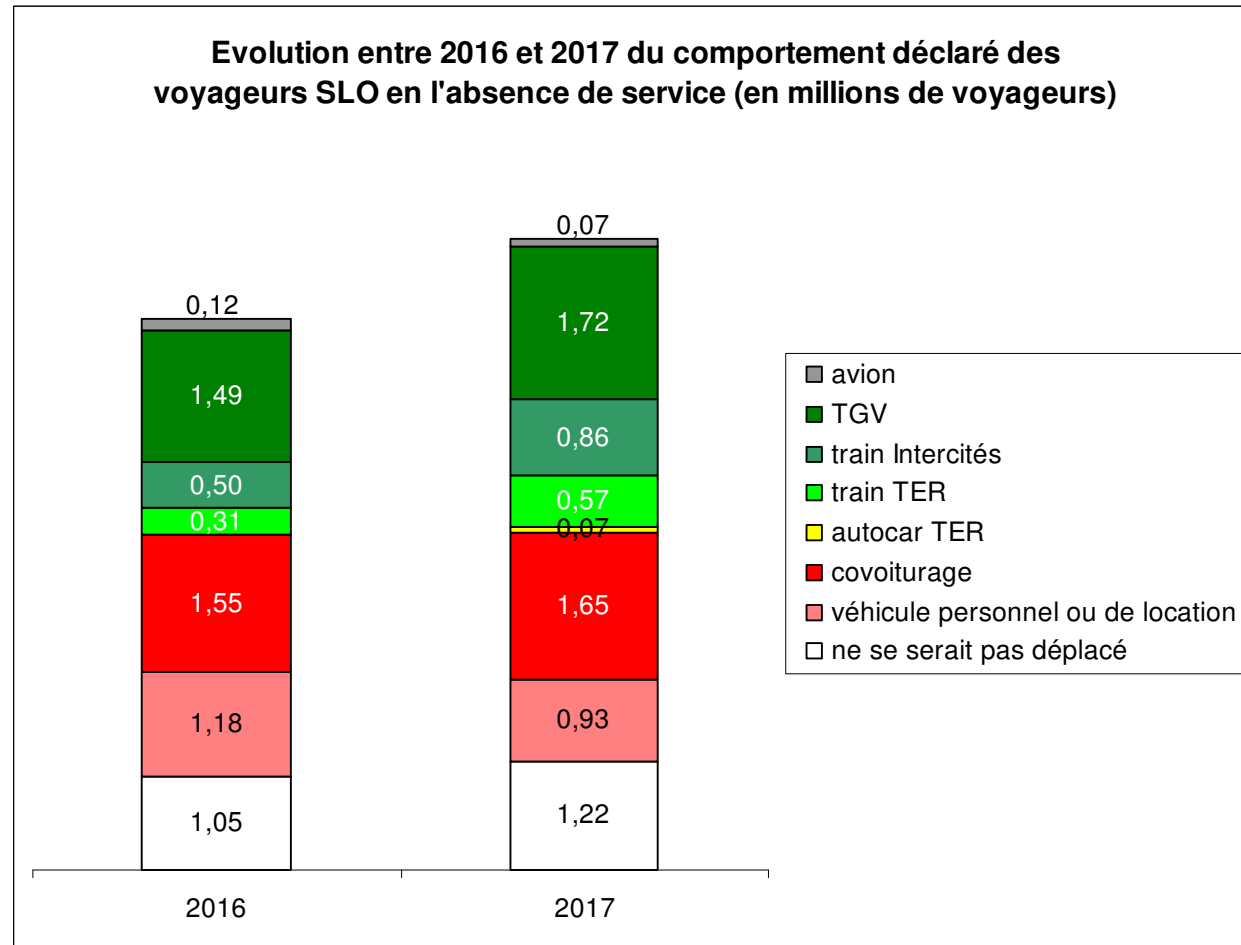
- Pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilité : environ 54 M€.

Résultat 2017

- Dépenses publiques : environ 26 M€ (+ 11 %).
- Reste à charge de SNCF Mobilité : environ 67 M€ (+ 24 %).



Reports modaux



- 2016 : 17 % de déplacements induits, 37 % gagnés sur le train (2,3 millions de voyageurs) et 44 % sur la voiture.
- 2017 : forte hausse des reports modaux depuis le train (3,15 millions), baisse de ceux depuis la voiture.

Principales externalités

En tenant compte des déplacements induits et des reports modaux (comparaison avec / sans SLO).

CO₂

+ 21 000 tonnes en 2016 (+ 35 700 en 2017).

Coût : 0,9 M€ (1,7 M€).

Consommation d'énergie

+ 4 800 tonnes équivalent pétrole consommées en 2016 (+ 8 300 en 2017).

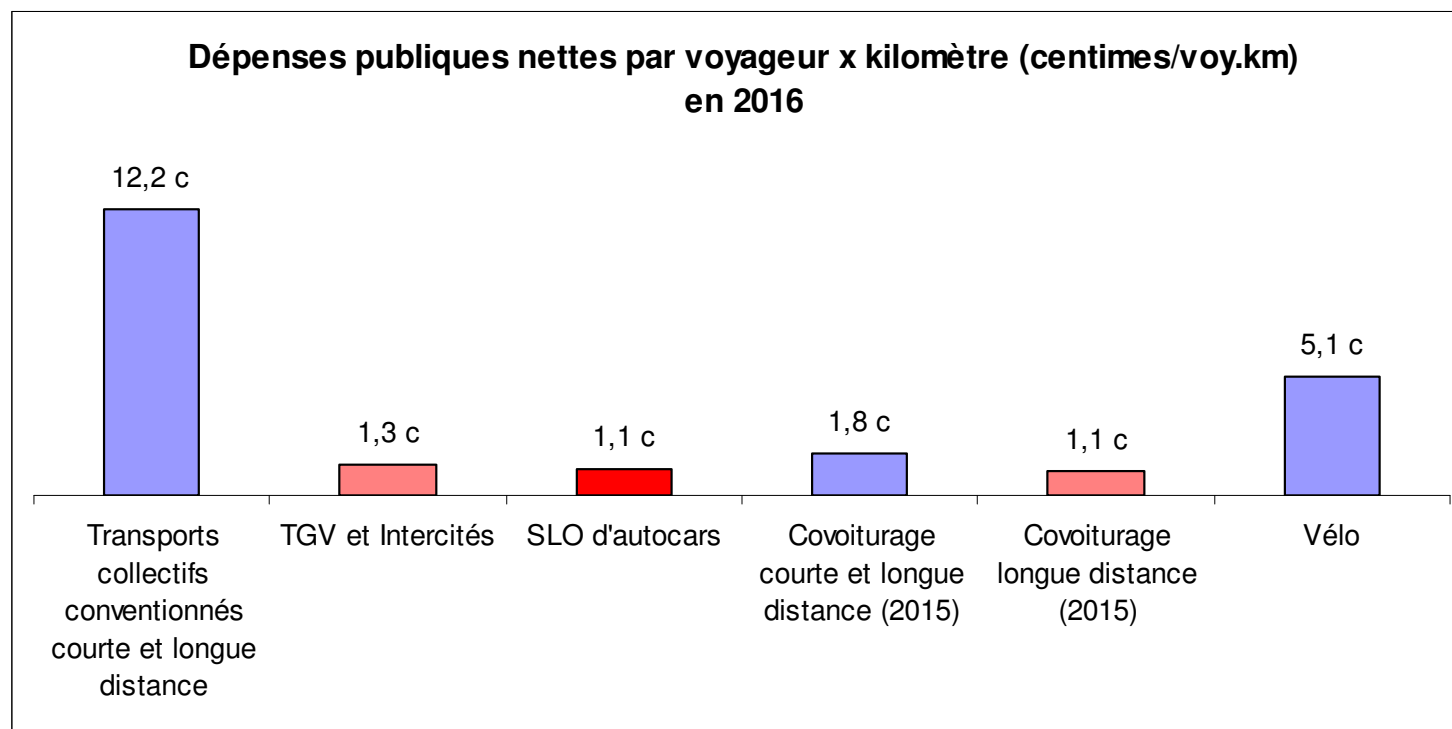
Accidents

1 tué, 30 blessés hospitalisés et 130 blessés légers évités en 2016.

Economie : 18,7 M€.

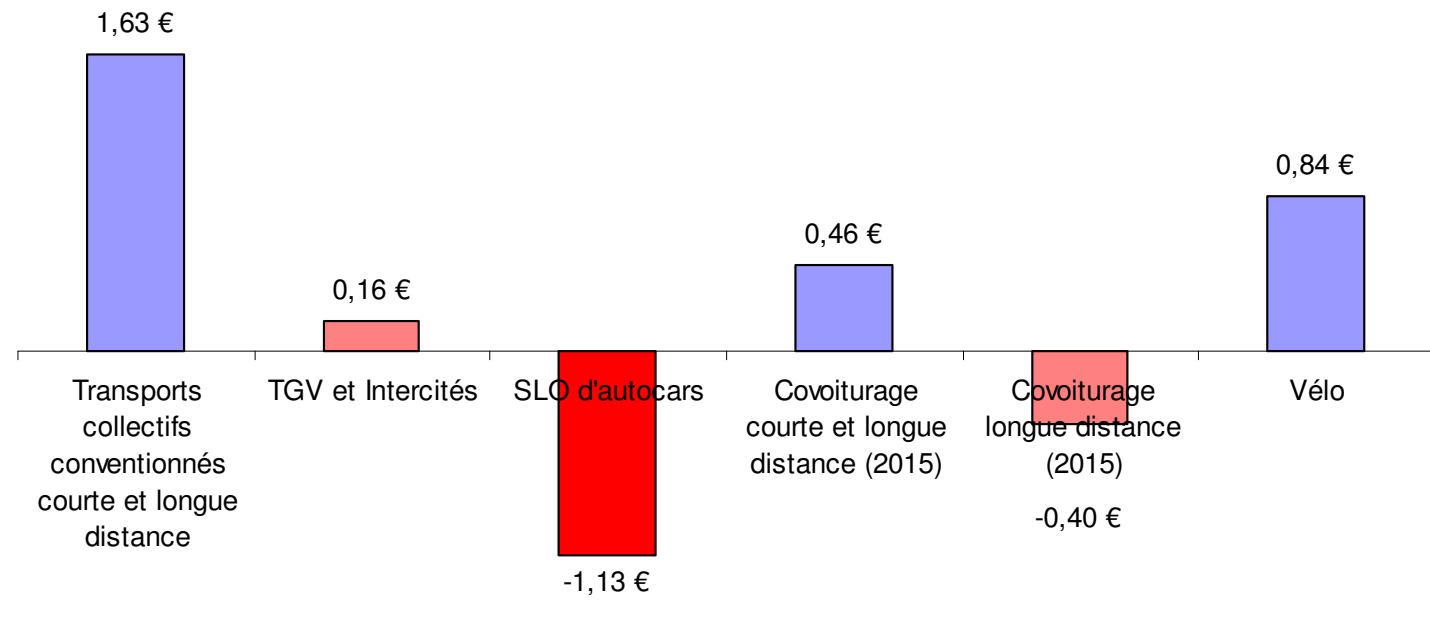


Comparaison avec les autres modes de déplacement



Longue distance (en rose sur le graphique) : dépense publique par voyageur * km du même ordre que pour le train et le covoiturage, alors que le train devrait être favorisé.

Dépenses publiques nettes par kg de CO₂ évité (€/kgCO₂) en tenant compte des reports modaux et déplacements induits générés par chaque mode



- Il y a davantage de CO₂ avec les SLO d'autocars que sans, donc l'argent public est, de ce point de vue, contreproductif.
- Inversement, les TGV et Intercités ont un bilan très positif avec une dépense publique très faible pour chaque tonne de CO₂ évitée.

Conclusion et enjeux

Principal enjeu : évolution de la clientèle des SLO

- Baisse des reports modaux depuis le train.
- Hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage et l'avion.

⇒ Conséquences très positives en termes de développement durable

- Economiques : baisse des dépenses publiques, des pertes de recettes de SNCF Mobilités, du budget automobile des ménages et des coûts collectifs liés aux externalités.
- Environnementales : baisse des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie.
- Sociales : baisse du budget automobile des ménages, des accidents de la circulation et des nuisances pour les riverains des infrastructures routières et aériennes.



Merci de votre attention

Contact : Bruno CORDIER

ADETEC – Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Email : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

