

<http://pierre-alainmillet.fr/Comparaison-rationnelle-train>



Comparaison rationnelle train / Blablacarâ€¦

- Lecturesâ€¦ -

Date de mise en ligne : dimanche 14 mai 2017

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

J'ai de plus en plus l'occasion de discuter avec des usagers « blablacar », cette application mobile [1] qui permet de trouver un covoiturage et se déplacer pour un coût bien inférieur au train : 20 ou 30€ pour faire un Lyon-Paris, avec une fréquence et une souplesse qui semble important. C'est beaucoup moins cher que le train (plus de 100€ plein tarif), même si du train à bas coût se développe avec OuiGo, à peu près au même tarif, mais avec très peu d'horaires.

Je me suis donc interrogé sur le principe d'un point de vue économique et environnemental. En effet, pourquoi pas ? Peut-être que la souplesse de la voiture individuelle et l'efficacité d'internet pour favoriser le covoiturage permettrait un modèle de transport totalement nouveau, réduisant les besoins d'investissements en infrastructures ?

En première approche, on pense tous qu'il est moins coûteux si on est seul de prendre le train qu'une voiture, mais qu'une voiture à 5 sera moins chère que 5 billets de train. Mais le plus souvent, on ne raisonne que sur les coûts directs de la voiture (carburants, péages...), et on oublie de raisonner sur le coût total, intégrant l'amortissement de l'achat, les assurances. Une manière simple d'approcher ce coût total est d'utiliser le barème de l'administration fiscale, ou les nombreux sites spécialisés dans l'automobile qui proposent des estimations de prix de revient kilométrique (PRK).

Alors, la voiture en covoiturage est-elle plus intéressante économiquement, et qu'en est-il d'un point de vue environnemental ?

Prenons un trajet Lyon-Paris en voiture

Le site Michelin donne un trajet de Lyon Perrache à Paris Bercy pour 462km avec un coût estimé de 67,70 € dont 34,10 € de péage et 33,60 € de carburant (véhicule moyen). Ce sont les coûts directs.

Mais [l'argus](#) évalue le prix de revient kilométrique total, pour les voitures les moins chères (dacia, smart, 108) de 0,47 € à 0,57€ par kilomètre pour 1 an et 15 000 km. Ce PRK peut aller jusqu'à 3€ pour les véhicules haut de gamme.

Bien entendu, tout dépend sur quelle durée est amorti l'achat d'un véhicule, autrement dit, combien de temps on le garde. Le marché de la location se développe et de plus en plus sur des durées de 2 ou 3 ans. A l'opposé, les plus pauvres gardent souvent 10 ans ou plus un véhicule ancien.

On peut alors utiliser deux raisonnements.

- prendre un PRK sur une durée d'amortissement moyenne, mettons 5 ans
- raisonner sur un coût marginal, le coût que représente un kilomètre supplémentaire, ce que propose l'argus qui considère qu'au delà des 15 000 km de base, il faut réduire la valeur de 0,5% du prix d'achat pour 1000 km. Pour un petit véhicule de 10 000€ à l'achat, cela représente donc 0,05€/km : 23€ pour notre trajet Lyon-Paris, et pour un véhicule moyen de 20 000€, le double soit 46€ pour notre trajet. [2]

Mais à ces 23€ à 46€ de coût d'amortissement complémentaire, il faudrait ajouter aussi les assurancesâ€ On se rend compte qu'on arrive finalement très vite au [PRK calculé sur une durée de 5 ans par l'administration fiscale](#) de 0,38€/km pour une voiture de 6CV réalisant 20 000km par an pendant 5 ans, 0,44€ pour la même voiture réalisant 10 000km/an, et jusqu'à 0,568€/km pour 5000km/an. [3]

Ainsi le coût total de notre voyage en voiture est alors de 176,5€ à 205,3€, voire 259,6€ pour un véhicule roulant peu. [4]. On peut constater une logique évidenteâ€ Un conducteur blablacar a intérêt à rouler le plus possible pour baisser le PRK de son véhicule et donc augmenter la part payée par ses covoitureursâ€ C'est en fait la même raison qui poussera un chauffeur de taxi à rouler au maximum pour amortir au mieux l'investissement dans sa voiture et sa licenceâ€ et qui lui rend insupportable l'idée que d'autres viennent lui prendre un marché potentiel..

Alors, cette comparaison ?

Prenons comme coût complet du trajet Lyon-Paris en voiture une valeur moyenne de 200€â€ ce qui permet de le comparer avec un OuiGO à 25€, un Ouibus à 15€ et un blablacar à 30€â€

Le covoitureur blablacar a donc payé avec sa voiture 200€ pour le trajetâ€ et il a transporté avec lui disons 2 bénéficiaires blablacar qui ont payé 30€â€ Au total, il lui reste donc 140€â€ A ce prix, il aurait pu se payer un billet TGV en premièreâ€

Même s'il roule beaucoup, il ne gagnera rien par rapport au train, si ce n'est la liberté de choisir l'heure de départ, le point d'arrivéeâ€ tout en acceptant la fatigue et les risques qui vont avecâ€

Il n'y a donc pas d'avantage économique pour le conducteur, alors que son impact carbone est plus de 40 fois supérieur au train. 1,49kg d'équivalent CO2 pour le train Lyon-Paris et 79,49kg pour la voitureâ€ L'impact d'une taxe carbone à 100€ ou plus comme le demandent certains auraient un impact évidemment défavorable à blablacarâ€ Il faudrait parler de « blablacarbone »â€

Pour le passager blablacar n'est pas moins cher que le OuiGOâ€ alors que son impact carbone est toujours 40 fois supérieurâ€ et il est plus cher que le Ouibus qui lui ne produit que 27,26kg de CO2, soit 3 fois moins que blablacarâ€

Conclusionâ€

Au mieux, pour un trajet Lyon-Paris avec un conducteur qui roule beaucoup et qui prend deux covoitureurs, le coût total n'est pas très loin d'un train avec des tarifs réduits, nettement plus cher qu'un OuiGo pour chacun des trois, pour émettre 40 fois plus de carbone ! Et il serait utile de compléter la comparaison avec une étude accidentologiqueâ€ Il y a aussi moins de risques dans le voyage en trainâ€

On peut comprendre le covoiturage quand il s'agit de grouper des voyages sur des trajets ou il n'y a pas de train pratique, au hasard, pour traverser la France de Lyon à Bordeauxâ€ ou sur des trajets régionaux plus courts.

On peut comprendre la dimension « rencontre » qui prolonge l'autostop notamment pour les jeunesâ€ Mais comme l'a montré blablacar issu d'une activité associative, puis devenu un acteur d'une économie dite « collaborative »

dans laquelle transitent de grosses sommes qui attirent les intérêts et qui poussent à une marchandisation toujours plus pousséeâ€ Il y a quelques années, le conducteur qui prenait un autopstoppeur le faisait gratuitement, pour le plaisir de la rencontre ou tout simplement pour donner un coup de mainâ€ Chez Blablacar, les conducteurs sont classés et commencent à avoir des objectifs pour bénéficier d'avantagesâ€ Cela commence à ressembler à de l'ubérisationâ€

Il serait dangereux de voir dans ce « covoiturage 2.0 » une alternative aux transports publicsâ€ Au contraire, une politique tarifaire publique revenant sur le fouillis des tarifs variables que personne ne comprend plus, réaffirmant le principe de la péréquation tarifaire pour un tarif au kilomètre simple, et plus bas qu'aujourd'hui ce qui suppose simplement de faire financer les investissements d'infrastructures par la dépense publique plutôt que par l'endettement de la SNCFâ€

En gros, si Lyon-Paris TGV était à 50€, personne n'hésiterait !

Pour plus de détails, une [étude complète sur ce sujet](#)

[1] qui a commencé avec covoiturage.fr, site de mise en relation gratuite à l'origine des conducteurs et des demandeurs de covoiturage et qu'internet a transformé en acteur économique significatif de l'économie dite collaborative, la mise en relation conducteurs-passagers étant géré centralement et marchandisée, et blablacar négociant dorénavant des contrats de location de véhicule pour ses meilleurs conducteursâ€ les [témoignages des anciens](#) de covoiturage sont éclairantsâ€

[2] Certains se disent peut-être, mais une fois que j'ai payé mon emprunt, la voiture ne me coûte plus rien, ils savent pourtant que le nombre de kilomètres sera un facteur important du prix de reventeâ€

[3] Le barème kilométrique sert à calculer les frais de déplacement professionnel en voiture, déductibles des salaires déclarés au réel.

- L'achat est calculé sur la base du prix catalogue constructeur en incluant le bonus/malus et les frais de carte grise (42 € coût moyen en France du cheval fiscal).
- Le financement (taux de crédit de 2,8% pour 15 000 € et 36 mois)
- L'assurance (en tous risques avec 50% de bonus)
- La valeur résiduelle sur 5 ans
- L'entretien courant (révisions, remplacement des pièces d'usure courantes...)
- La consommation de carburant (chiffres constructeurs majorés de 15% pour coller à un usage réel). Ce barème [publié chaque année par l'administration fiscale](#), est élaboré en fonction de la puissance de l'automobile.
- 6CV, plus de 20000 km/an : 0,382 €

[4] Ce montant est cependant un peu sous-estimé puisqu'il ramène tous les péages payés au kilométrage total, alors que pour notre projet, presque 100% du trajet est avec péageâ€