

Voici pourquoi l'aérien reste bien moins cher que le train

Par Challenges le [17.08.2021 à 11h03](#) Lecture 7 min. **ABONNÉS**

TRIBUNE- Eric Gardner de Béville (membre du Cercle Montesquieu) a constaté cet été, comme beaucoup, que le transport aérien est bien moins cher que le train. Une aberration écologique qui persiste et s'aggrave, notamment en raison des subventions publiques.

Par Eric Gardner de Béville, juriste, recruteur et consultant international à Madrid, membre du Cercle Montesquieu à Paris.

"Cet été, profitant de l'assouplissement des contraintes de déplacement et des mesures sanitaires, un court voyage en Espagne a été planifié après avoir été repoussé par deux fois au cours de l'année passée. Ce fut donc pour aller à Madrid en prenant le train de Bellac à Bordeaux puis l'avion jusqu'à la capitale espagnole.

Hors taxe l'écart est stupéfiant

Quelle surprise de voir que le billet Bellac-Bordeaux en train a coûté plus cher que le billet d'avion Bordeaux-Madrid. En effet, le train en seconde classe a coûté 40,60 euros, et l'avion en classe touriste a coûté 39,35 euros (tarifs au 1er juillet 2021). Comment est-il possible que faire 283 kilomètres en train coûte plus cher que de faire 554 kilomètres en avion? Qui plus est, si on enlève les taxes applicables dans les deux cas, les prix sont encore plus alarmants car il s'agit de seulement 20,00 euros pour l'avion jusqu'à Madrid et 36,54 euros pour le train jusqu'à Bordeaux.

Enjeu écologique

La comparaison de ces trajets et ces chiffres est d'autant plus incroyable et inquiétante que nous avons tout au long des derniers dix-huit mois de crise sanitaire entendu les politiques, médias et experts en tout genre nous inciter à adopter une conscience et attitude environnementale. Oui, la crise a été un catalyseur pour focaliser l'attention médiatique, politique et sociétale des Français sur notre cadre de vie. La chasse au "gaspi", la réduction des émissions de CO2 et la conservation des énergies sont devenues un enjeu majeur pour tous les Français, pas seulement les écologistes.

Balayer d'abord devant sa porte

On se souviendra aussi que l'arrivée de l'administration Joe Biden à la Maison Blanche, en janvier 2021, a permis un retour des Etats-Unis sur la scène de la protection environnementale de la planète, la lutte contre le réchauffement

climatique et la revalorisation de la Convention de Paris. Les progrès faits en seulement six mois sont impressionnants et encourageants. On le sait bien, si les Etats-Unis éternuent, la planète s'enrhume. Ce n'est pas une question de savoir si on est d'accord ou pas, la situation est ainsi à notre époque. Le retour des Etats-Unis dans le camp des nations soucieuses de l'avenir environnemental de la Terre est une bonne chose. Toutefois, cela ne suffit pas. Il nous faut d'abord balayer devant notre porte, ensuite identifier le problème, et enfin proposer des solutions concrètes et viables.

Secteurs de pointe

En fait, il s'agit tout simplement d'avoir l'honnêteté de faire le nécessaire chez nous avant de s'attendre à ce que le reste de la planète change. En d'autres termes, faire le ménage chez soi avant de vouloir le faire chez le voisin. Les secteurs de l'aéronautique et du ferroviaire sont non seulement des domaines de pointe pour le développement économique de la France mais ce sont aussi des secteurs dans lesquels notre pays excelle au niveau mondial. Le Concorde, Airbus, Dassault, Ariane, le TGV sont autant d'exemples de ce savoir-faire français qui nous permet non seulement d'avoir des grands groupes industriels performants en France, mais aussi de pouvoir exporter cette technologie de pointe.

Transport local hors de prix

On a aussi beaucoup parlé de la "dé-mondialisation". Il ne s'agit pas de "démons" mais du "monde", même si la confusion est sans doute facile et surtout peut-être appropriée... Les masques fabriqués en Chine pour être ensuite importés en Europe, les entreprises européennes ayant fermé des usines locales pour les transférer en Asie, et bien d'autres exemples illustrant les dangers d'une telle situation, ont marqué et conforté la nécessité de favoriser non seulement le "made in France" mais aussi le "local in France". En d'autres termes il faut promouvoir non seulement le français mais aussi le local-français. Du coup, le prix du transport local devrait être plus avantageux que celui transfrontière.

C'est donc en ce sens qu'il faut balayer devant sa porte. Il faut d'abord faire le ménage chez soi avant de demander aux autres de faire de même chez eux. Il serait donc utile d'expliquer aux Français comment il est possible que le train Bellac-Bordeaux soit plus cher que l'avion Bordeaux-Madrid. Sans rentrer dans les comparaisons techniques entre la consommation de kérosène et d'électricité entre les deux modes de transports, ni entre le coût des deux énergies, il est de bon sens de penser que le kérosène est plus cher que l'électricité et qu'il faut consommer plus pour 550 kilomètres en avion qu'environ 280 kilomètres en train?

Le simple bon sens et quelques calculs basiques laissent supposer que toute chose étant égale par ailleurs, le train est moins cher que l'avion et une petite distance coûte moins cher qu'une grande. C'est pour cela qu'il paraît insensé que 280 kilomètres en train puissent coûter plus cher que 550 kilomètres en avion.

Dumping aérien

Mais les choses ne sont pas si simples, ni évidentes, et encore moins logiques. Les raisons qui pourraient expliquer cette distorsion des coûts sont multiples. En premier lieu, il pourrait s'agir de "dumping" de la part de certaines compagnies aériennes. Le "dumping" consiste à appliquer à la stratégie commerciale la théorie des vases communicants. Le fait de gagner de l'argent avec une catégorie de passagers, par exemple les clients business, permet de perdre de l'argent avec certains clients de la classe touriste. C'est cela qui expliquerait les prix très bas de certains vols sur certaines destinations.

En second lieu, on pourrait aussi penser que la SNCF soit mal gérée ou que les nombreux problèmes techniques qui sont la cause des retards fréquents, ou les grèves à répétition qui ont souvent paralysé le trafic ou encore les avantages et droits acquis de certaines catégories de salariés, s'additionnent pour engendrer des charges importantes qui doivent forcément se répercuter dans les prix des billets. Cela expliquerait le coût parfois élevé du train.

Importance des subventions

Il y a aussi, en troisième lieu, les diverses et nombreuses subventions et aides publiques, c'est-à-dire issues de nos impôts. Selon l'étude du consultant spécialiste Jacques Pavoux, "Les aides publiques aux aéroports français peuvent prendre deux modalités: des aides directes sous forme de subventions pour aider les plateformes déficitaires et des aides à l'ouverture de nouvelles lignes qui bénéficient directement à la compagnie aérienne et indirectement à l'aéroport en stimulant son développement".

Ces aides "qui bénéficient directement à la compagnie aérienne" permettent à cette compagnie d'offrir des prix défiant toute concurrence, y compris celle du train, pour un parcours pourtant plus long, plus dépensier en énergie et plus polluant. En clair, cela veut dire aussi que c'est nous, les contribuables, qui favorisons cette situation incongrue de l'avion moins cher que le train.

Quelles solutions peut-on envisager?

Force est de constater et admettre que bon nombre de voyageurs sont depuis de nombreuses années habitués aux prix bas, voire ultra-bas. C'est un peu comme pour l'alimentaire où le consommateur aujourd'hui est hypnotisé, voire obnubilé, par le prix le plus bas que certains grands distributeurs martèlent depuis des années. Or, "la sole au prix du merlan, ça n'existe pas", selon l'adage. Cela veut dire que c'est la qualité du produit qui va en pâtir et que c'est donc le consommateur qui sera la victime.

Par ailleurs, les compagnies aériennes sont elles aussi habituées à ce que la machine à subventions fonctionne comme la planche à billet qui présage toujours de dépressions et crises financières et économiques à venir. Qui plus est, les contribuables qui jusqu'à présent ont été sollicités, par le biais de leurs impôts, pour financer ces projets aériens, vont devoir se poser la question, et poser la question à

leurs élus, de savoir s'il faut continuer ces subventions et aides ou au contraire rétablir l'équilibre entre le ferroviaire et l'aérien.

L'exemple suisse

La solution n'est pas simple. Loin de là. Mais si nous ne posons pas les bonnes questions, le problème ne sera jamais réglé. En conclusion, si la crise de la Covid a eu du bon, c'est bien de nous faire prendre conscience de l'importance du "made in France" et du local-français, mais aussi de se méfier de la mondialisation à outrance et enfin, de raison-garder et admettre qu'un vol en avion est forcément plus cher, plus polluant, et plus destructeur d'énergie qu'un trajet équivalent en train. Pourquoi ne pas prendre exemple sur la Suisse où les trains sont toujours propres, toujours disponibles et toujours à l'heure?"

Eric Gardner Yvelin de Béville