

Juillet 2010

Autoroutes et péages

Les principaux résultats de l'enquête CNR longue distance

Les péages autoroutiers acquittés par les transporteurs ont enregistré ces dernières années une inflation record. Si l'on excepte le gazole dont les fluctuations échappent parfois à la logique économique, les péages augmentent plus que tout autre poste de coût d'un poids lourds. Confrontés à cette inflation, les transporteurs s'interrogent aujourd'hui sur la rentabilité du recours systématique à l'autoroute.

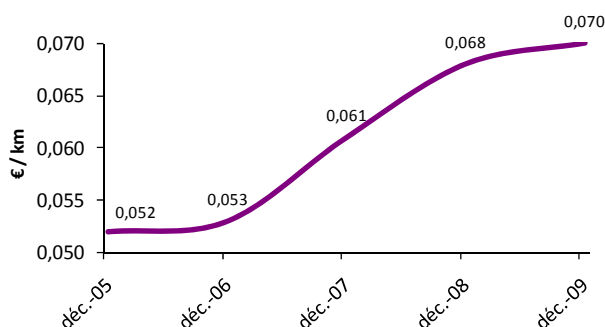
La dernière enquête CNR longue distance (4^{ème} trimestre 2009) intègre cette problématique et apporte un éclairage nouveau en la matière. Le Comité National Routier présente ici les principaux résultats de ces analyses.

1- L'inflation des coûts de péages entre 2006 et 2009

Premier constat de l'enquête CNR longue distance, les coûts de péages rapportés au kilométrage parcouru sur tous types de parcours enregistrent une inflation importante, +34,6 % entre décembre 2005 et décembre 2009. Deux raisons à cela :

- les conséquences de l'application de la Directive Eurovignette (cf. la note CNR d'analyse spécifique publiée en novembre 2007) ;
- les revalorisations tarifaires pratiquées par les sociétés d'autoroute.

Evolution des coûts de péages rapportés au kilométrage total parcouru par véhicule



*+35 % sur 4 ans
Taux de croissance annuel
moyen = +7,7 %*

Source : CNR – Enquête Longue distance 2005 à 2009

La Directive Eurovignette 2006/38 appliquée depuis juin 2008 a redéfini les modes de tarification autoroutière et les conditions commerciales qui étaient usuellement pratiquées. Les remises sur péages sont désormais limitées à 13 % par véhicule, alors qu'elles pouvaient atteindre 30 % par flotte complète dans l'ancien système Caplis.

Dès 2005, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont adapté progressivement leurs conditions commerciales, pour amortir le passage à la directive Eurovignette. Le CNR avait chiffré l'impact de cette réforme à +17 % sur les coûts de péages d'un 40 tonnes en longue distance entre fin 2005 et juin 2008.

Parallèlement à ce bouleversement commercial, les tarifs moyens autoroutiers ont été revalorisés dans des proportions voisines de +3 % par an, +3,2 % sur le dernier exercice entre décembre 2008 et décembre 2009.

Evolution moyenne des tarifs de péages Classe 4, base 100 = décembre 2005 *

décembre 2005	décembre 2006	décembre 2007	décembre 2008	décembre 2009	décembre 2010**
100	100,3	105,3	108,9	112,4	113,7

(Sources ASFA et Ministère des Transports)

Le coût kilométrique moyen autoroutier, tenant compte des remises, est par ailleurs estimé à 0,173 €/km dans l'enquête CNR longue distance 4^{ème} trimestre 2009. Cette valeur est donnée à titre indicatif, car fondée sur une recombinaison d'informations inégalement maîtrisées en entreprise.

2- L'absence d'économie d'échelle

L'analyse par classe d'effectifs de l'enquête 2009 ne fait pas apparaître d'effets significatifs liés à la taille de l'entreprise. Cette absence d'économie d'échelle est une autre conséquence de la Directive Eurovignette.

Coûts de péages d'un PL 40 T en longue distance par taille d'entreprises (conditions économiques 4^{ème} trimestre 2009)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Coûts de péages rapportés au kilométrage total	0,072	0,068	0,070	0,070 €/km
Dépenses annuelles de péages par véhicule	8 577	7 654	8 130	8 109 €

Source : CNR – Enquête Longue distance 4^{ème} trimestre 2009

* Les évolutions moyennes de tarifs Classe 4 de chaque réseau sont pondérées par les kilométrages PL parcourus sur ces réseaux.

** En 2010, les tarifs de péages des tous les concessionnaires ont augmenté à la même date, le 1^{er} février. Aucune autre revalorisation n'est prévue après cette date

La Directive Eurovignette est fondée sur les principes de non discrimination et d'équité. La Directive stipule en effet que les conditions commerciales, dictées par chaque réseau, restent identiques quels que soient le badge, la société émettrice utilisée et le montant total consommé par entreprise.

Avec l'ancien système Caplis, les remises étaient calculées en fonction des consommations totales de péages d'une flotte, procurant un avantage concurrentiel aux plus grandes entreprises. Ce rapport de marché favorablement lié à la taille de l'entreprise s'atténue donc avec la directive Eurovignette.

3- Le recours à l'autoroute moins systématique

Les résultats de l'enquête 2009 confirment l'érosion des trafics constatée par les sociétés d'autoroutes sur leurs réseaux.

Les dépenses annuelles de péages augmentent de +1,1 % par véhicule entre décembre 2008 et décembre 2009. Or, sur la même période, les tarifs autoroutiers de classe 4 varient dans des proportions supérieures et ont été revalorisés de +3,2 %. Conclusion purement arithmétique, le kilométrage parcouru sur autoroute diminue.

Le pourcentage de kilométrage parcouru sur autoroute passe ainsi de 44,9 % en 2008 à 41,3 % en 2009.

Les raisons de cette désaffection ne résident pas seulement dans la conjoncture dégradée du transport en 2009. Face à l'inflation des coûts d'usage de l'autoroute, les entreprises développent des stratégies routières alternatives. Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », seulement 13,1 % des entreprises interrogées répondent par l'affirmative en 2009 contre 21,3 % en 2008. Le choix de l'autoroute est donc aujourd'hui moins systématique.

4- L'autoroute reste un facteur de productivité des véhicules sur très grande distance

Malgré tout, le recours à l'autoroute reste un facteur de productivité kilométrique directe, ne serait-ce que par la garantie d'une vitesse moyenne supérieure. L'autoroute, synonyme de parcours réguliers sans ralentissement, favorise aussi la maîtrise de la consommation de carburant et des dépenses de maintenance. En contrepartie, les comptes d'exploitation sont grevés par des dépenses de péages toujours plus importantes.

Productivité kilométrique et coûts d'un PL 40 T en longue distance selon la fréquence de recours à l'autoroute

% de kilométrages effectués sur autoroutes payantes	≤ 25 %	> 25 % et ≤ 50 %	> 50 % et ≤ 75 %	> 75 %	Ensemble 41,3%
Kilométrage annuel total pour un véhicule	108 365	113 474	113 837	116 497	113 500 km
Vitesse moyenne	66,2	67,3	67,0	68,8	67,7 km/h
Consommation aux 100 km	35,9	33,6	34,2	33,5	34,2 L
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,073	0,070	0,079	0,060	0,071 €/km
Péages : montant annuel par véhicule	5 043	6 851	8 783	11 217	8 109 €

Source : CNR – Enquête Longue distance 4^{ème} trimestre 2009

Les différences sont patentées entre les deux intervalles extrêmes « ≤ 25 % » et « > 75 % ».

Sur les plus courtes distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent, à ne pas privilégier automatiquement l'autoroute pour limiter les coûts d'exploitation.

Sur les plus longues distances, le recours à l'autoroute permet de limiter les temps de transport et de profiter au maximum des effets bénéfiques de productivité kilométrique.

L'arbitrage entre les coûts et les gains de productivité est moins facile entre les classes intermédiaires, de 25 % à 75 % de kilométrages sur autoroutes. Il demeure que la statistique de kilométrage parcouru sur autoroute est compliquée à collecter en entreprise.

A l'avenir, la tendance d'un moindre recours à l'autoroute pourrait s'inverser avec une mise en œuvre (pour l'instant différée) d'une taxe kilométrique PL sur le réseau routier national. Avec un montant moyen prévu à 0,14 €/km pour un ensemble 5 essieux, il pourrait devenir préférable, dans de nombreux cas, de revenir sur le réseau concédé.

L'Administration évalue ainsi parmi les impacts du projet une hausse de 16 % du trafic classe 4 sur le réseau concédé, pour environ 400 M € de recettes supplémentaires pour les sociétés d'autoroutes.