

Analyse comparative du prix des billets d'avion et de train en Europe

Résumé en français du dernier rapport de Greenpeace : Analyse comparative du prix des billets d'avion et de train en Europe - comment une fiscalité inéquitable incite à voyager en avion au détriment du climat

Contexte	2
Résultats clés	3
Résultats globaux	3
Résultats pour la France	5
Une fiscalité inéquitable	6
Les demandes de Greenpeace	7
Pour rééquilibrer les tarifs de l'avion et du train:	7
Pour favoriser le report de l'avion vers le train:	7
Méthodologie	8

Contexte

L'aviation est l'une des industries les plus inéquitables et les plus dangereuses pour le climat. Alors que seulement 1 % de la population mondiale est responsable de [plus de la moitié](#) des émissions de gaz à effet de serre provoquées par l'aviation, les conséquences affectent les populations du monde entier, qu'il s'agisse de phénomènes météorologiques extrêmes, de maladies liées à la pollution ou de perturbations causées par le bruit.

L'aviation est la source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports qui [augmente le plus rapidement](#) dans l'Union européenne. Pourtant, au lieu d'adopter une approche responsable, les institutions européennes et les gouvernements continuent de subventionner le changement climatique en faisant des cadeaux aux compagnies aériennes et aux aéroports, tout en fermant des gares et des lignes ferroviaires. De ce fait, le trafic aérien en Europe retrouve aujourd'hui ses [niveaux d'avant la pandémie](#)¹.

L'une des raisons pour lesquelles les gens préfèrent l'avion au train est le [prix des billets](#) : pourquoi payer 322 € pour relier Paris à Valence (Espagne) en train quand le même trajet en avion coûte 25,99 € ? Les citoyennes et citoyens méritent un moyen de transport propre, abordable et efficace.

Il est grand temps de rendre le train plus abordable que l'avion en Europe.

Ce rapport, en comparant les tarifs aériens et ferroviaires sur 9 jours pour 112 liaisons européennes différentes, montre à quel point les citoyennes et citoyens européens sont incités à prendre l'avion.

Il identifie les raisons de ces différences de prix exorbitantes et propose des solutions pour rendre le train compétitif sur tous les itinéraires : suppression urgente des subventions aux compagnies aériennes et aux aéroports (exonération de la taxe sur le kérosène, exonération de la TVA sur les billets d'avion...), et investissements massifs pour rendre les liaisons ferroviaires plus abordables (tickets climat, trains de nuit transfrontaliers...).

Qu'est ce qu'un ticket climat ?

Un "ticket climat" est un forfait qui permettrait d'utiliser l'ensemble des transports ferroviaires publics (hors TGV) de manière illimitée, et à un prix abordable. L'Allemagne propose ainsi une formule à 49 € par mois. Ce forfait permettrait un report modal de la voiture individuelle et de l'avion vers le train.

Un [précédent rapport de Greenpeace](#) détaille les modalités de cette proposition.

¹ En France, la reprise est particulièrement rapide et spectaculaire : en [mai 2023](#), le taux de reprise du trafic aérien était de 99,6 % par rapport à mai 2019.

Résultats clés

Résultats globaux

- **Voyager en train est en moyenne deux fois plus cher qu'en avion en Europe**, malgré le fait que l'impact climatique global de l'avion peut être plus de 80 fois plus important que celui du train².
- Pour la grande majorité des itinéraires analysés (79 sur 112), l'avion est moins cher que le train. Avec un billet de train jusqu'à 30 fois plus cher qu'un billet d'avion pour un voyage à la même date, Barcelone-Londres est la liaison pour laquelle la différence de prix est la plus importante de ce rapport. D'autres itinéraires présentent également des différences de prix importantes, comme Londres-Bratislava (15,5 fois), Madrid-Bruxelles (15 fois) ou Rome-Vienne (10 fois).
- **Les transporteurs low cost sont présents dans toute l'Europe** : ils exploitent 79 % des itinéraires analysés avec une ligne directe. Sur encore 12 % des liaisons, des vols en correspondance opérés par ces compagnies sont l'option la moins chère, alors qu'elles causent jusqu'à 10 fois plus d'émissions de GES que les vols directs, déjà très polluants. Cette pratique désastreuse pour le climat suggère d'aller de Budapest à Paris via Bergame ou de Marseille à Berlin en passant par Copenhague.
- Avec leurs stratégies tarifaires déloyales et agressives, EasyJet, Ryanair, Wizz Air, Volotea et d'autres compagnies aériennes low cost proposent les prix les plus bas, et sont dans presque tous les cas moins chères que le train. Elles proposent souvent des tarifs manifestement inférieurs aux coûts réels. Le billet le moins cher trouvé coûte 9,99 euros et a été vendu par Ryanair. En 2021, Volotea offrait même des [billets à 1€](#) depuis la France...
- Les voyages en train sont d'autant plus chers qu'il y a plusieurs compagnies ferroviaires impliquées dans le voyage et qu'il faut acheter des billets distincts pour chaque compagnie. Le prix peut également varier d'un opérateur à l'autre : un billet Paris - Berlin sera ainsi près de trois fois moins cher sur le site de la Deutsche Bahn que sur celui de la SNCF (79 € contre 207 €)³.

² Selon l'ADEME, un trajet Paris - Bayonne en avion a un impact sur le climat 85 fois supérieur au même trajet en TGV. Pour un trajet entre Lille et Lyon, c'est 80 fois.

³ Parfois, certains trajets ne sont même pas proposés. Pour rejoindre Barcelone depuis Paris, il est ainsi possible de prendre un train de nuit jusqu'à Latour-de-Carol, puis un train régional jusqu'à Barcelone. Cette option moins chère n'est proposée ni sur le site de la SNCF, ni sur celui de la Renfe.

- Parce qu'ils impliquent moins d'opérateurs différents, les trains de nuit sont généralement moins chers que leurs équivalents de jour, mais restent généralement plus chers que l'avion low cost⁴.
- Certaines compagnies ferroviaires ne mettent pas les billets en vente plus de deux ou trois mois en avance ; un avantage de plus pour les compagnies aériennes qui n'ont pas ces restrictions.
- Certains trajets aériens parmi les plus empruntés en Europe bénéficient pourtant de liaisons ferroviaires très efficaces, comme Amsterdam–Londres, Londres–Édimbourg et Toulouse–Paris (4 à 4,5 heures de train chacune). Pour ces destinations, les vols restent bien moins chers.

Classement des pays où le ratio entre prix des billets de train et d'avion est le plus marqué

1. Royaume-Uni	4,0
2. Espagne	3,9
3. Belgique, France	2,6
5. Italie	2,5
6. Autriche	2,1
7. Croatie	2,0
8. Suisse	1,7

9. Danemark	1,6
10. Hongrie, Allemagne, Pays-Bas	1,5
13. Norvège, République Tchèque	1,4
15. Suède	1,3
16. Pologne	0,5

Le tableau ci-dessus indique le prix moyen des billets de train par rapport aux billets d'avion dans les pays pour lesquels au moins six itinéraires ont été analysés. Par exemple, "4.0" signifie que les billets de train coûtent quatre fois plus cher que les billets d'avion au Royaume-Uni.

⁴ Une [autre étude](#) a conclu que depuis Londres, les trains de nuit sont moins chers que l'avion pour les familles avec enfants.

Résultats pour la France

- **En France, un billet de train, toutes liaisons confondues, coûte en moyenne 2,6 fois plus cher qu'un billet d'avion.** Il s'agit de la 3^e plus grosse différence de prix (à égalité avec la Belgique) parmi tous les pays analysés, après le Royaume-Uni (4 fois) et l'Espagne (3,9 fois). En Allemagne ou aux Pays-Bas, la différence est bien moindre (1,5 fois).
- Sur 17 des 20 itinéraires analysés depuis la France, l'avion est majoritairement moins cher. Pour deux autres itinéraires, le train est moins cher quelques jours seulement, mais reste plus cher en moyenne. La seule exception pour la France est l'itinéraire Genève-Paris, où le train est moins cher sept jours sur les neuf analysés.
- Avec un billet de train coûtant en moyenne près de huit fois plus qu'un billet d'avion (et jusqu'à douze fois pour une journée spécifique), Paris-Valence (Espagne) est l'itinéraire avec la plus grande différence de prix trouvée pour la France. Le ratio moyen est à peine inférieur (6,7 fois) pour le trajet Marseille-Londres.
- Sur les 20 lignes analysées, 19 sont opérées par une compagnie low cost (la seule exception est la liaison Nice-Munich).

Les 3 trajets depuis la France, où le ratio entre billets d'avion et de train est le plus fort

Itinéraire	Ratio entre le prix moyen des billets d'avion et de train
Paris - Valence (Espagne)	7,9 fois
Marseille - Londres	6,7 fois
Marseille - Rome	4,5 fois

Une fiscalité inéquitable

Les trains étant en moyenne deux fois plus chers que les avions et certaines liaisons coûtant jusqu'à 30 fois plus cher pour un trajet sur une journée, il est clair que les citoyennes et citoyens sont encouragé·es à prendre l'avion pour traverser l'Europe. Le train est souvent trop cher, mais l'avion est parfois démesurément bon marché. Cela s'explique notamment par une fiscalité inéquitable qui favorise le transport aérien par rapport au transport ferroviaire. Alors que les compagnies aériennes ne paient ni taxe sur le kérosène ni TVA sur les vols internationaux et bénéficient de subventions financées par l'argent des contribuables, les compagnies ferroviaires doivent, elles, payer des taxes sur l'énergie, la TVA et des péages ferroviaires conséquents dans la plupart des pays.

En 2022, le manque à gagner lié aux avantages fiscaux du secteur aérien (TVA réduite, absence de taxe sur le kérosène et failles du marché carbone) est estimé à [4,7 milliards d'euros par an](#) pour la France. Avec l'hypothèse conservatrice d'une reprise complète du trafic en 2025, ce manque à gagner grimpera à 6,1 milliards d'euros par an d'ici là. C'est autant d'argent qui manque pour relancer (vraiment) les trains de nuit en Europe, instaurer un "ticket climat" en France, et renforcer la tarification sociale sur le train longue distance.

Cette fiscalité inéquitable se double de l'omniprésence des transporteurs aériens low cost en Europe. Leurs tarifs sont presque toujours moins chers que le rail, avec certaines offres manifestement inférieures aux coûts réels. Ces prix démesurément bas s'expliquent par un dumping social et fiscal agressif⁵, des subventions publiques anachroniques⁶ et de nombreux coûts cachés pour les passagers⁷.

Contrairement aux idées reçues, l'essor de ces billets d'avion à très bas prix a surtout permis aux personnes voyageant déjà souvent en avion (les jeunes urbains actifs), de voyager encore plus souvent⁸.

⁵ Les transporteurs low cost [proposent des salaires plus bas et des conditions de travail moins bonnes](#) que les compagnies aériennes traditionnelles. Elles ont tendance à employer leur personnel dans des pays où le droit du travail est moins protecteur, comme [Malte](#). Des structures d'entreprises compliquées et/ou enregistrées dans des pays à faible fiscalité comme [l'Irlande](#) leur permettent de payer moins d'impôts sur les bénéfices.

⁶ Les "aéroports low cost" comme Beauvais ou Carcassonne reçoivent ainsi des millions d'euros de subventions directes ou indirectes. Selon la [Cour des comptes](#), entre 2017 et 2019, Ryanair a reçu pas moins de 33 millions d'euros de "prestations marketing", de la part de six aéroports occitans (Béziers, Carcassonne, Nîmes, Perpignan, Rodez et Tarbes).

⁷ Par exemple, contrairement aux compagnies traditionnelles, lorsque les passagers réservent un vol en correspondance, il s'agit officiellement de deux vols distincts. Si le premier vol est retardé et que les passagers manquent le second vol, ils [en assument l'entière responsabilité](#).

⁸ Dans leur [étude de référence sur le sujet](#), les sociologues Yoann Demoli et Jeanne Subtil ont montré que l'essor de l'aérien low -cost a surtout permis aux personnes dotées d'un certain capital culturel et économique de multiplier les séjours courts dans des lieux plus éloignés. On assiste ainsi à "*une multiplication des voyages plutôt que des voyageurs.*"

Les demandes de Greenpeace

Pour rééquilibrer les tarifs de l'avion et du train:

- **Mettre fin à toutes les subventions accordées au secteur aérien** (exonération de la taxe sur le kérosène, exonération de la TVA sur les billets d'avion, subventions aux aéroports et aux compagnies aériennes...), et introduire des contributions sur les billets d'avion pour compenser l'impact climatique et environnemental du transport aérien.
- **Rendre le transport ferroviaire plus abordable**, en commençant par introduire des tickets climat nationaux, simples et abordables ; offrir des tarifs familiaux et des tarifs réduits pour les voyageur·euses à faible revenu et relancer (vraiment) des lignes de train de nuit⁹.
- Renforcer les droits des travailleuses et travailleurs des compagnies aériennes (types d'emploi, contrats de travail, relations syndicales, négociations collectives, équilibre entre vie professionnelle et vie privée, etc.) et empêcher l'optimisation fiscale, en particulier par les compagnies aériennes low cost.

Pour favoriser le report de l'avion vers le train:

- [Interdire toutes les publicités](#) des compagnies aériennes.
- Interdire les vols court-courriers avec une alternative raisonnable en train (6h), renforcer l'offre ferroviaire, avec notamment des liaisons ferroviaires plus directes, et la réintroduction de lignes récemment fermées (comme les trains de nuit Paris-Venise ou Hendaye-Lisbonne).
- Étendre [l'initiative Interrail franco-allemande](#) en offrant un pass bon marché ou gratuit à tous·tes les jeunes Européen·es.
- Introduire un système intégré de billetterie et de paiement à l'échelle de l'UE afin de permettre aux passager·ères de réserver plus facilement un voyage en train impliquant plusieurs opérateurs.

⁹ La réduction/suppression de la TVA sur les billets de train et des redevances de circulation pour les trains sont également des pistes intéressantes, si et seulement si elles s'accompagnent d'un investissement massif et pérenne dans les infrastructures ferroviaires.

Méthodologie

Seules les liaisons entre villes distantes de moins de 1500 km, ayant un aéroport international ainsi qu'une gare, et avec un itinéraire "correct" en train (faisable dans la journée ou en train de nuit avec des connexions n'excédant pas 24h) ont été analysées.

Les liaisons ont ensuite été choisies selon les critères suivants :

- Nous avons analysé en priorité les liaisons entre les capitales européennes, ainsi que les villes de plus d'un million d'habitants comme Barcelone ou Milan. Des destinations touristiques comme Venise, Nice ou Valence ont aussi été ajoutées.
- Nous avons intégré les liaisons les plus fréquentées en avion, pour lesquelles il existe une alternative correcte en train (ex : Amsterdam-Londres ou Paris-Toulouse), ainsi que certains itinéraires accessibles en train de nuit comme Paris-Vienne
- Pour les plus grands pays, ont été également ajoutées certaines liaisons internes ainsi que des connexions internationales depuis des villes moins peuplées, comme Marseille, Lyon ou Toulouse, afin d'obtenir un équilibre géographique.
- Pour les pays situés en périphérie de l'Europe ou disposant de peu de connexions ferroviaires internationales (Portugal, Roumanie, Pays baltes), le principal critère de sélection a été l'existence d'une liaison en train et en avion.

Les recherches ont été effectuées entre le 25 avril et le 12 juillet 2023.

Pour chaque trajet, nous avons comparé le prix d'un aller simple en train et en avion sur neuf dates distinctes afin de contrôler les effets conjoncturels :

- 3 à très court terme (à +2, +4 et +7 jours après la date de recherche)
- 3 à moyen terme (un mois pile après la date de recherche, et à plus et moins 2 jours)
- 3 à long terme (4 mois pile après la date de recherche, et à plus et moins 2 jours).

La recherche porte au total sur 112 trajets dans 27 pays européens (EU27 plus la Suisse, la Norvège et le Royaume-Uni, moins les îles de Malte, Chypre et l'Irlande). Sur ces 112 liaisons, 94 concernent des trajets internationaux et 18 des connexions nationales. Le tableau suivant résume les liaisons analysées pays par pays (les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de vols nationaux).

Autriche	12	Allemagne	31 (2)	Pologne	6
Belgique	10	Grèce	1 (1)	Portugal	3 (2)
Bulgarie	1	Hongrie	6	Roumanie	4

Croatie	10	Italie	15 (1)	Slovaquie	5
République Tchèque	7	Lettonie	1	Slovénie	4
Danemark	6	Lituanie	2	Espagne	14 (3)
Estonie	1	Luxembourg	4	Suède	8 (1)
Finlande	1 (1)	Pays-Bas	8	Suisse	7
France	20 (2)	Norvège	7 (2)	Royaume Uni	12 (3)

Pour plus d'information sur la méthodologie, se référer à l'annexe I du [rapport complet](#).