

Conférence de presse de la FNAUT

7 février 2020

**Présentation des résultats de l'étude  
sur les dépenses des voyageurs  
selon les modes de transports**

[beauvais37jeanmarie@gmail.com](mailto:beauvais37jeanmarie@gmail.com)

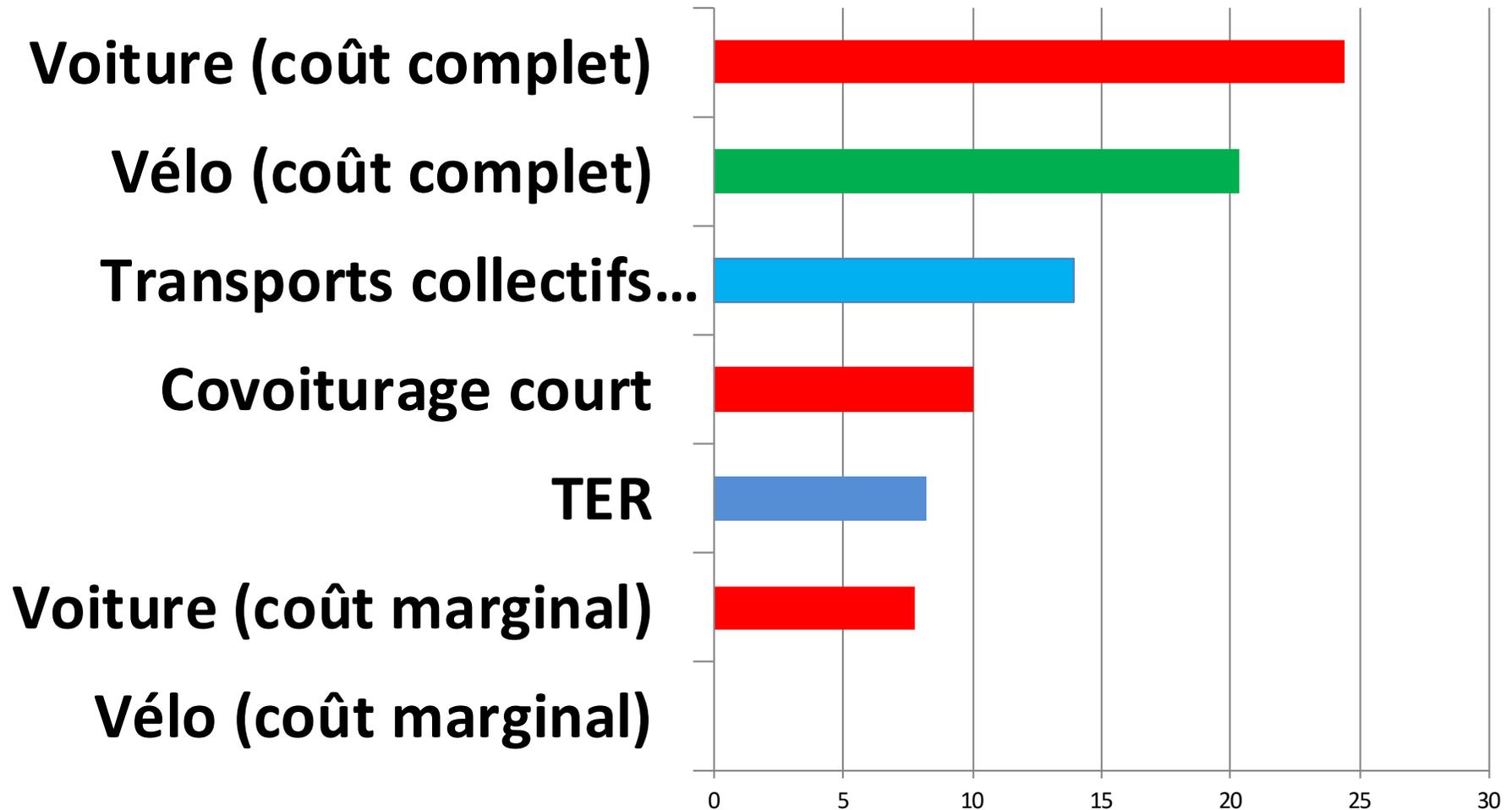
# Plan de l'exposé

- Introduction
- Les déplacements à courte distance
  - Situation en 2018
  - Evolution depuis 2011
- Les déplacements à longue distance
  - Situation en 2018
  - Evolution depuis 2011
- Conclusion

# Introduction

- Enjeux
- Définitions
- Sources

# Courte distance / 2018



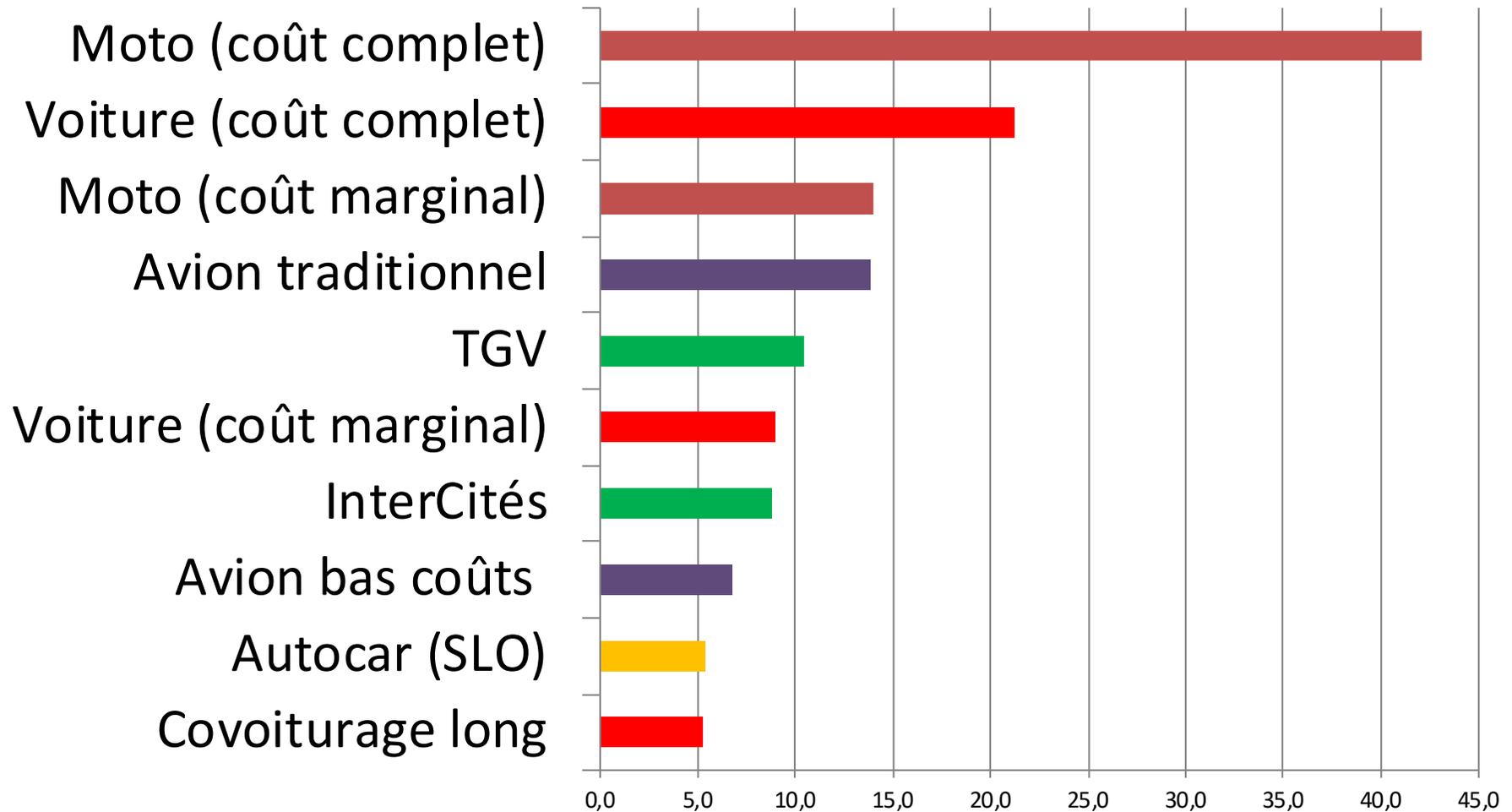
# Courte distance / évolution

|                     | 2011<br>centimes/<br>v.km | 2018<br>centimes/<br>v.km | Évolution en<br>monnaie<br>courante |  |  |
|---------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Voiture<br>complet  | 23,45                     | 24,43                     | +4,2%                               |  |  |
| Voiture<br>marginal | 7,77                      | 7,79                      | +0,2%                               |  |  |
| Vélo<br>complet     | 16,01                     | 20,32                     | +27,0%                              |  |  |
| TCU                 | 12,97                     | 13,92                     | +7,4%                               |  |  |
| TER                 | 7,94                      | 8,20                      | +3,2%                               |  |  |

# Courte distance / évolution

|                     | 2011<br>centimes/<br>v.km | 2018<br>centimes/<br>v.km | Évolution en<br>monnaie<br>courante | Inflation<br>entre 2011<br>et 2018 | Evolution en<br>monnaie<br>constante |
|---------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Voiture<br>complet  | 23,45                     | 24,43                     | +4,2%                               | +6,6%                              | -2,3%                                |
| Voiture<br>marginal | 7,77                      | 7,79                      | +0,2%                               | +6,6%                              | -6,0%                                |
| Vélo<br>complet     | 16,01                     | 20,32                     | +27,0%                              | +6,6%                              | +19,1%                               |
| TCU                 | 12,97                     | 13,92                     | +7,4%                               | +6,6%                              | +0,7%                                |
| TER                 | 7,94                      | 8,20                      | +3,2%                               | +6,6%                              | -3,2%                                |

# Longue distance / 2018



# Longue distance / évolution

|                       | 2011<br>centimes/<br>v.km | 2018<br>centimes/<br>v.km | Évolution en<br>monnaie<br>courante |  |  |
|-----------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Voiture<br>complet    | 19,67                     | 21,21                     | +7,8%                               |  |  |
| Voiture<br>marginal   | 8,13                      | 8,97                      | +10,2%                              |  |  |
| Moto<br>complet       | 40,11                     | 42,06                     | +4,9%                               |  |  |
| Moto<br>marginal      | 13,77                     | 14,01                     | 1,8%                                |  |  |
| InterCités            | 9,11                      | 8,80                      | -3,4%                               |  |  |
| TGV                   | 10,76                     | 10,41                     | -3,3%                               |  |  |
| Avion<br>bas coûts    | 6,86                      | 6,77                      | -0,9%                               |  |  |
| Avion<br>traditionnel | 15,70                     | 13,82                     | -12,0%                              |  |  |

# Longue distance / évolution

|                       | 2011<br>centimes/<br>v.km | 2018<br>centimes/<br>v.km | Évolution en<br>monnaie<br>courante | Inflation<br>entre 2011 et<br>2018 | Evolution en<br>monnaie<br>constante |
|-----------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Voiture<br>complet    | 19,67                     | 21,21                     | +7,8%                               | +6,6%                              | +1,2%                                |
| Voiture<br>marginal   | 8,13                      | 8,97                      | +10,2%                              | +6,6%                              | +3,4%                                |
| Moto<br>complet       | 40,11                     | 42,06                     | +4,9%                               | +6,6%                              | -1,6%                                |
| Moto<br>marginal      | 13,77                     | 14,01                     | 1,8%                                | +6,6%                              | -4,5%                                |
| InterCités            | 9,11                      | 8,80                      | -3,4%                               | +6,6%                              | -9,4%                                |
| TGV                   | 10,76                     | 10,41                     | -3,3%                               | +6,6%                              | -9,3%                                |
| Avion<br>bas coûts    | 6,86                      | 6,77                      | -0,9%                               | +6,6%                              | -7,1%                                |
| Avion<br>traditionnel | 15,70                     | 13,82                     | -12,0%                              | +6,6%                              | -17,4%                               |

# Conclusion

- Pour les **déplacements courts**, la voiture (au coût marginal) revient moins cher pour le voyageur que le transport collectif urbain: 8 centimes par voyageur x km en moyenne contre 14.

L'écart s'est creusé entre 2011 et 2018.

- Pour les **déplacements longs**, le covoiturage, l'autocar, et l'avion à bas coût reviennent moins chers pour le voyageur que le transport ferroviaire.

Le transport ferroviaire est plus menacé en 2018 qu'en 2011 avec l'arrivée des « services librement organisés ».

## **Expertise de Jean-Marie Beauvais : les dépenses des voyageurs Le point de vue de la FNAUT**

La voiture est très attractive : elle assure le porte-à-porte, le transport facile des bagages et beaucoup d'autonomie. Elle est donc largement utilisée. Mais **son usage est sous-tarifé** car l'automobiliste est loin d'assumer l'ensemble de ses coûts : économiques (entretien et construction des routes, accidents, congestion), sociaux (pollution de l'air, bruit, santé publique) et climatiques (émissions de GES).

C'est le cas en particulier en milieu urbain, puisque le stationnement est gratuit dans les entreprises et qu'aucune ville n'a encore introduit le péage urbain.

Par suite, le voyageur est incité à choisir la voiture plutôt que le transport collectif urbain pour les déplacements de proximité, et le covoiturage, le car et l'avion à bas coût plutôt que le train pour les déplacements à moyenne ou longue distance.

### **Corriger les effets pervers de la tarification**

Pour provoquer des reports modaux vertueux, il faut à la fois augmenter le coût d'usage de la voiture, et abaisser celui du train.

La FNAUT considère donc qu'une hausse (modérée) du coût d'usage de la voiture est légitime, le produit des nouvelles taxes (TICPE, péage urbain) devant être affecté aux modes alternatifs. Selon l'économiste Jean-Marie Beauvais, un centime supplémentaire de TICPE sur les carburants routiers (chiffres 2018) rapporterait 520 M€ ; si seul le carburant automobile était taxé, le produit serait de 271 M€.

On peut songer, inversement, à diminuer le prix du transport collectif et, par exemple, à instaurer sa gratuité en ville. Mais la gratuité ne provoque pas de report modal et paupérise le transport collectif. Elle coûte cher (son coût serait de 60 M€ par an à Grenoble) et empêche d'investir et d'améliorer l'offre.

Le prix du train est cependant trop élevé. Le taux de TVA sur le transport public doit être abaissé au taux minimal de 5,5 % . En Allemagne, il vient d'être abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets de moins de 50 km. Il en résultera une baisse du prix du billet d'environ 10 % : la Deutsche Bahn attend 5 millions de voyageurs supplémentaires.

### **Ne plus subventionner les modes nocifs pour l'environnement**

Chaque mode doit payer ce qu'il coûte à la collectivité. Par ailleurs, les modes polluants ne doivent plus être subventionnés. Une équité entre les modes doit être instaurée. Ainsi :

- l'utilisateur de la voiture doit contribuer aux frais de voirie (hors autoroutes, la voirie est gratuite) ;
- les transactions via les plateformes de covoiturage sont des opérations commerciales, elles doivent être taxées ;
- l'autocar doit être soumis à une écotaxe car il use les routes autant qu'un camion ;
- l'avion, surtout à bas coût, ne doit plus recevoir les larges subventions (aux aéroports et aux compagnies aériennes) qui abaissent son coût d'usage.