

Communiqué du 15 novembre 2018

## La dépendance automobile n'est pas une fatalité

*Les « gilets jaunes » dénoncent la hausse des taxes sur les carburants automobiles. Mais l'enjeu fondamental est la dépendance à la voiture, qui peut être réduite sur l'ensemble du territoire, y compris dans les zones périurbaines et rurales.*

Le prix des carburants en France n'a rien d'exorbitant, il se situe dans la moyenne européenne et a fortement diminué depuis 1970 (annexe 1). Sa hausse récente est attribuée à tort à la hausse des taxes : c'est la hausse du cours du pétrole qui en explique les  $\frac{3}{4}$  (annexe 2).

### La priorité : se dégager de la dépendance automobile

C'est donc à la dépendance automobile qu'il faut s'attaquer, beaucoup d'automobilistes le souhaitent et réclament des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture.

Les aides financières doivent être réservées aux automobilistes de condition modeste et habitant dans des zones encore dépourvues de tout transport collectif aux heures où ils se rendent à leur travail.

### Le transport collectif peut être développé dans les zones périurbaines et rurales

De nombreux exemples en Europe montrent que ces territoires peuvent être desservis à des coûts raisonnables par des trains ou des cars, avec une amplitude horaire et des fréquences élevées, des horaires adaptés aux déplacements domicile-travail et des tarifs attractifs (annexe 3).

Il est alors possible à un automobiliste de se rabattre par un moyen individuel (voiture, vélo ordinaire ou à assistance électrique...) sur une gare ou un parking relais, et d'économiser beaucoup de carburant.

### Les taxes sur les carburants sont nécessaires

Les taxes sont nécessaires pour modérer l'usage de la voiture et la facture pétrolière (déjà proche de 50 Md€ par an), contribuer à la lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique. Le trafic automobile absorbe en effet plus de 50 % du pétrole consommé dans les transports (importé à 99 %).

Même si les taxes étaient réduites, le prix des carburants ne baisserait que marginalement. Et une telle baisse donnerait un signal trompeur aux automobilistes, car la hausse du prix du pétrole va très vraisemblablement se poursuivre pour des raisons géologiques et géopolitiques.

### La FNAUT demande donc au gouvernement :

- de maintenir la hausse des taxes sur les carburants automobiles prévue début 2019 ;
- de consacrer une part accrue du produit de ces taxes à l'extension des aménagements cyclables et des transports publics ferroviaires et routiers, en priorité dans les territoires périurbains et ruraux où ils sont sous-développés et où de nombreuses « petites lignes » sont menacées de disparition ;
- de rétablir le taux de TVA à 5,5 %, au lieu de 10 %, sur les transports publics.

### Contacts presse :

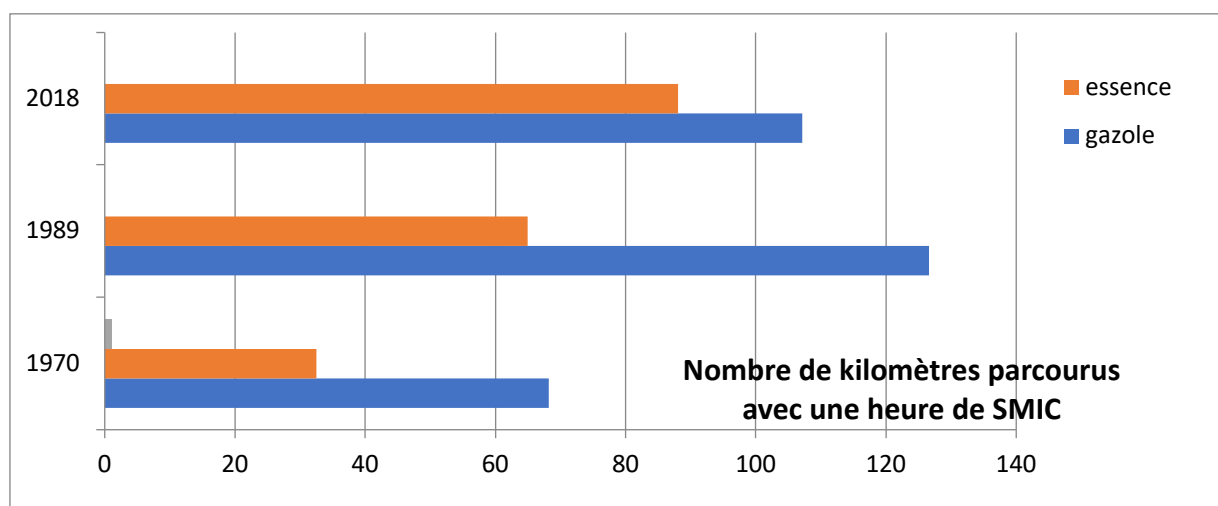
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT, tél. 06 76 08 62 47
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31

## Annexe 1 : Le prix des carburants est-il élevé en France ?

En France, le prix du litre de carburant est aujourd'hui d'environ 1,51 € (gazole) et 1,54 € (SP 95). Il se situe, en gros, dans la moyenne européenne. Il est moins élevé en Espagne (1,28 € et 1,33 €) et en Allemagne (1,38 € et 1,48 €). Il est plus élevé au Royaume-Uni (1,56 € et 1,49 €), en Italie (1,57 € et 1,66 €) ou encore en Norvège (1,70 € et 1,76 €).

Le prix réel des carburants (rapporté au pouvoir d'achat, c'est-à-dire à la valeur du SMIC) a fortement diminué depuis 1970. Le diagramme ci-dessous, établi par l'économiste Jean-Marie Beauvais, indique le nombre de kilomètres parcourables en voiture en travaillant une heure payée au SMIC.

	Voiture gazole	Voiture essence
1970	68	32
1989	127	65
2018	107	88



## Annexe 2 : L'origine de la hausse du prix des carburants, pétrole ou taxes ?

Jean-Marie Beauvais indique ci-dessous le prix à la pompe, le prix du carburant une fois raffiné et distribué (TVA comprise) et le montant des taxes spécifiques (TICPE et TVA sur TICPE) en moyenne sur 2017 et à la date récente du 26 octobre 2018. Les chiffres sont donnés par litre et en euros courants et sont extraits des Annuaires Du Comité professionnel du Pétrole (CPDP). Ils montrent que la hausse des taxes spécifiques n'est responsable que d'environ un quart de la hausse récente du prix des carburants. Cette hausse est due principalement à celle du pétrole raffiné (cotation Rotterdam, avant distribution).

	Gazole 2017	Gazole 2018	Hausse 2018/17	SP 95 2017	SP 95 2018	Hausse 2018/17
Prix à la pompe	1,23	1,51	+ <b>28 cent</b>	1,38	1,54	+ <b>16 cent</b>
Prix du pétrole	0,58	0,78	+ <b>20 cent</b>	0,58	0,70	+ <b>12 cent</b>
Taxes spécifiques	0,66	0,73	+ <b>7 cent</b>	0,79	0,83	+ <b>4 cent</b>

## **Annexe 3 : Le sous-développement des transports publics, en particulier dans les zones périurbaines et rurales, n'est pas une fatalité.**

En Suisse, le réseau des cars postaux couvre l'ensemble du territoire.

### **Réouvertures de lignes ferroviaires en Allemagne**

Depuis la réforme ferroviaire de 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Et près de 300 km sont actuellement en cours de remise en service. Le seul Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, qui avaient été fermées au trafic, pour remailler son réseau régional et redonner de la cohérence au système ferroviaire. Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Dusseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) **mais aussi bien des lignes en milieu rural** - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines abandonnées depuis trente ans.

Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées.

*Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT, président de la Fédération Européenne des Voyageurs*

### **La réouverture de la ligne italienne Merano-Malles**

Cette ligne de 60 km située dans le Tyrol italien a été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises. La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place : un train par heure de 5h à 23h. Résultat : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Le succès est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires viennent d'être décidés. Remarquable aussi a été le coût de la remise en état de l'infrastructure : 120 M€ seulement pour 60 km, matériel roulant compris (la réouverture des 23 km de la ligne Belfort-Delle (certes avec une électrification mais sans le matériel roulant) coûtera 110 M€...). Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 € du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 € avec l'amortissement du matériel. Il ne s'agit pas d'un cas de forte densité de population mais **d'une région rurale**, avec des localités d'importance proche de celles desservies par la ligne Besançon - Le Locle.

*Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté*

### **Le Bregenzerwald, un exemple de réseau de lignes d'autocar**

Le réseau d'autocars « Landbus Bregenzerwald » (20 lignes) dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, **une densité démographique comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes)**. Les cars circulent de 7h à 20h à la fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. Tout village est desservi par 8 à 12 allers-retours quotidiens. Les correspondances entre lignes sont assurées systématiquement. La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population du Land, revient à 1 € par jour ! Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'Etat et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %). Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais subit celle de la voiture : **la population est fortement motorisée**. Et pourtant la fréquentation de ces « petites lignes » routières est très élevée : 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant, un taux très supérieur à celui constaté dans les villes moyennes françaises !

*Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions), revue Transports Urbains publiée par le GETUM.*