



La chute du prix du pétrole, la fiscalité écologique et l'avenir du transport collectif

1. Le contexte : une politique anti-écologique

1.1 Le transport collectif pénalisé par le gouvernement

Alors que la demande de transport collectif est croissante au sein du public et que la lutte contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique exige une diminution massive et rapide du trafic automobile, la FNAUT constate que le gouvernement délaisse l'objectif du report modal.

Le 3ème appel à projets de TCSP urbains a été lancé avec deux ans de retard, et le gouvernement considère que le 4ème appel, prévu par le Grenelle de l'environnement, « n'est pas d'actualité ». L'Etat et les collectivités d'Ile-de-France ne peuvent mener de front l'entretien du réseau existant et la réalisation des projets du Grand Paris.

La modernisation du réseau ferré classique bénéficie de crédits importants mais elle est trop lente pour empêcher le vieillissement du réseau, le ralentissement des trains et des fermetures de lignes. On ne sait pas comment financer les nouvelles LGV (Bordeaux-Toulouse).

La baisse des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales entraîne une diminution de l'offre de transport urbain (Nancy, Metz, Valenciennes, Reims, Aix-les-Bains, Grenoble) et régional. Les tarifs des transports urbains sont orientés à la hausse. L'offre Intercités continue à se dégrader, l'offre TGV commence à se réduire.

Le taux de TVA sur le transport public (un produit de première nécessité), déjà porté de 5 % à 7 % par le gouvernement Fillon, a été porté à 10 % sans la moindre réaction du ministère de l'Ecologie. Le gouvernement a accepté la hausse récente des tarifs (+ 2,6 %) demandée par la SNCF.

1.2 La mobilité individuelle privilégiée

Fin 2012, une baisse de 3 centimes des taxes sur les carburants automobiles pendant 3 mois a coûté plus de 500 millions d'euros à l'Etat : un gaspillage phénoménal d'argent public.

Le projet de loi sur la transition énergétique, quasiment muet sur le transport collectif, est ciblé sur la voiture électrique, présentée comme la solution miracle et qui bénéficie des largesses de l'Etat (prime de 10 000 euros). La ministre de l'Ecologie envisage même d'autoriser la circulation des voitures électriques dans les couloirs de bus (malgré les problèmes observés à Oslo).

Le gouvernement relance les investissements routiers (autoroutes urbaines A45 et A31 bis, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion, contournements d'agglomérations : Strasbourg,...). Il négocie avec les sociétés autoroutières la réalisation de 3,5 milliards d'euros de travaux. Dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions, il pousse les Régions à investir dans les routes.

Alors qu'il augmente le taux de TVA sur le transport public, le gouvernement cherche à geler le montant des péages autoroutiers (qui devait augmenter de 0,57 %) « pour préserver le pouvoir d'achat des automobilistes ». La ministre de l'Ecologie propose même de rendre les autoroutes gratuites le dimanche et s'oppose à la circulation alternée lors des pics de pollution de l'air.

2. L'évolution des prix du pétrole et des carburants routiers

2.1 La chute du prix du pétrole

En quelques mois, le prix du baril de pétrole a chuté de moitié, passant de 110 à 50 dollars (source : prixdubaril.com). Certains observateurs prévoient sa stabilisation autour de 50-60 dollars en 2015. Selon la banque américaine Goldman Sachs, il pourrait au contraire tomber à 40 dollars. Selon l'Agence internationale de l'énergie, il pourrait remonter à 73 dollars en 2020.



2.2 La chute brutale du prix des carburants routiers

La facture énergétique de la France est fortement réduite, de plus de 20 milliards d'euros par an à consommation constante. Les ménages (prix du fuel et des carburants automobiles) et les entreprises (en particulier les entreprises de transport routier de voyageurs et de fret) en bénéficient.

Le prix du gazole, carburant le plus vendu en France, est passé approximativement de 1,40 à 1,20 euro le litre. Le prix du litre d'essence est passé de 1,60 à 1,40 euro.

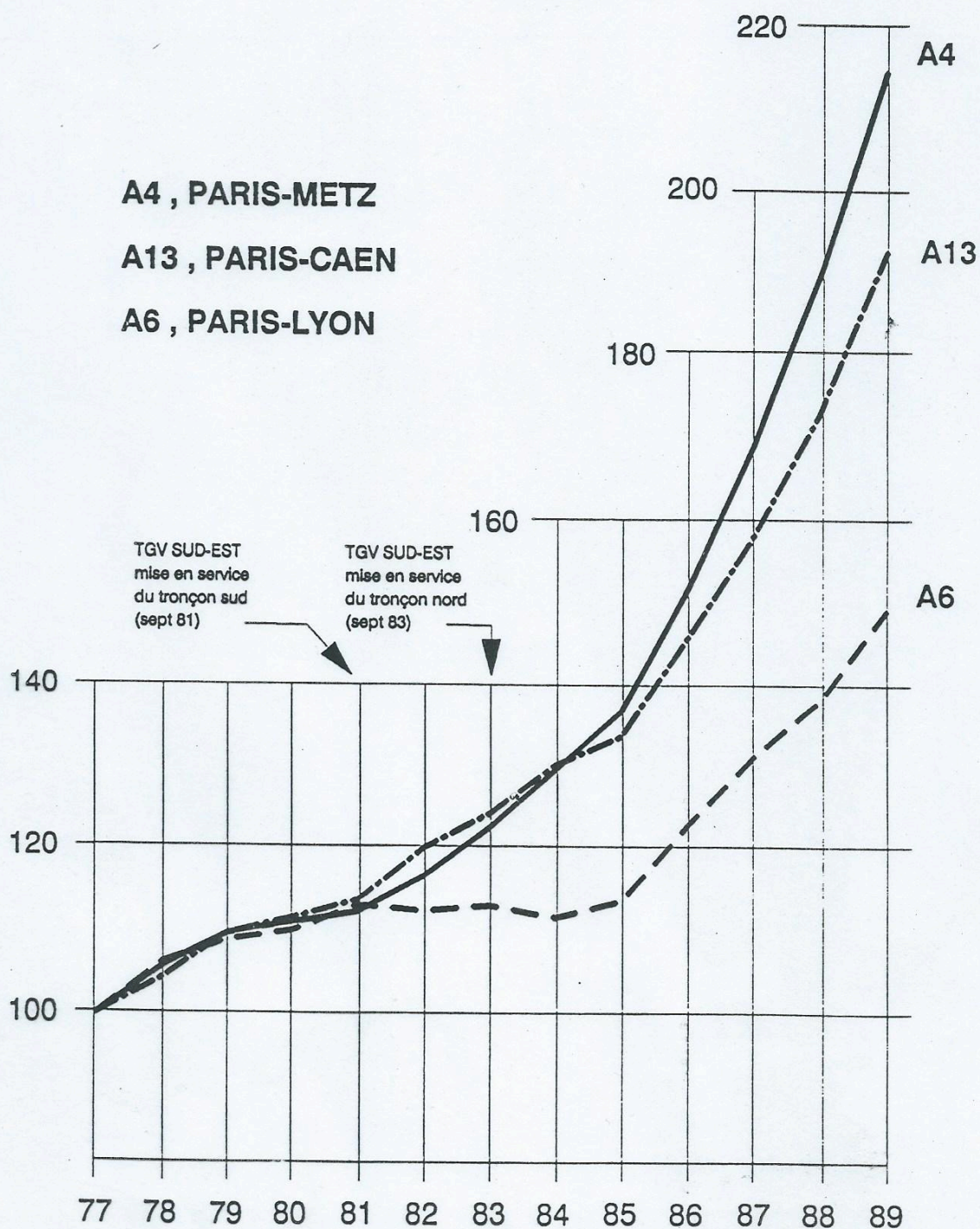
2.3 Conséquences sur le comportement des consommateurs et des entreprises

Le diagramme donnant la fréquentation des autoroutes A6, A4 et A13 de 1977 à 1989 montre une corrélation très nette entre le prix des carburants et le niveau du trafic autoroutier.

En l'absence d'initiative du gouvernement, on peut donc s'attendre à une relance de la circulation routière, comme au lendemain du contrechoc pétrolier de 1985-1986, et du trafic aérien, à un attrait nouveau pour les voitures puissantes et les vitesses élevées, à un allongement des distances parcourues, et à une baisse de fréquentation des transports collectifs terrestres.

EVOLUTION DU TRAFIC AUTOROUTIER

base 100 en 1977



OGV/EVTRAUT9.DRW

3. Les propositions de la FNAUT

3.1 Enrayer la baisse du prix des carburants routiers

Le gouvernement doit profiter de la baisse du prix du pétrole pour augmenter fortement la TICPE sur les carburants routiers (au-delà de la hausse en vigueur depuis le début 2015 soit 4 centimes sur le gazole, dont 2 pour compenser l'abandon de l'écotaxe, et 2 centimes sur l'essence) et éviter ainsi, en provoquant un **choc psychologique** une relance de la circulation routière (voitures et camions).

Une part du produit de cette fiscalité peut être utilisée pour aider les ménages les plus fragiles, mais il n'y a pas lieu de subventionner les ménages aisés.

Ce n'est pas la fiscalité écologique qui est punitive, mais son absence. Sans cette fiscalité :

- l'automobiliste court le risque, quel que soit le niveau de ses revenus, de s'habituer à un prix bas des carburants, et de se retrouver piégé, en cas de hausse future très probable, progressive ou brutale, du prix du pétrole, en raison du sous-développement des transports collectifs.
- les générations futures seront pénalisées par l'évolution du climat.

La FNAUT demande donc que le gouvernement saisisse une **occasion historique** et décide une hausse de 10 à 15 centimes de la TICPE sur les carburants routiers, inférieure à la baisse récente du prix des carburants, donc supportable par les automobilistes.

Dans le même esprit, le gouvernement doit introduire une taxation du kérosène consommé par les avions lors des vols intérieurs.

Une fois de plus, l'exemple à suivre est celui de la Suisse, dont le gouvernement envisage de lever une taxe de 20 à 30 centimes de franc suisse (1 FS = 0,93 euro) sur les carburants routiers dans le cadre de sa politique énergétique.

3.2 Favoriser le report modal

Le report modal de la voiture sur le transport collectif dépend de 3 paramètres : la performance technique du transport collectif (vitesse essentiellement), la qualité de service, la tarification. Avec les moyens financiers nouveaux dégagés par la hausse de la TICPE (un centime supplémentaire rapporte près d'un milliard d'euros par an), le gouvernement peut :

- abaisser le taux de TVA sur les transports collectifs conventionnés de 10 % à 5,5 % ;
- relancer les trains Intercités, concurrents directs de la voiture ;
- financer de grands investissements de transport collectif urbain (métros en Ile-de-France, tramways et BHNS dans les villes de province) et ferroviaire (modernisation accélérée du réseau classique, LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne et Montpellier-Perpignan, prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Mulhouse).

Parallèlement, le gouvernement doit financer les grands projets de développement du fret ferroviaire : contournement est de Lyon (CFAL), tunnel de base du projet Lyon-Turin, autoroutes ferroviaires alpine et atlantique, modernisation de 5 000 km de lignes capillaires fret.

Les grandes déclarations sur « le climat, grande cause nationale » et les effets d'annonce (une baisse de 40 % de nos émissions de GES en 2030) ne peuvent suffire. La France doit montrer l'exemple à la veille de la conférence mondiale sur le climat.

Le prix réel des carburants automobiles a été divisé par 3 entre 1970 et 2008

A la demande de la FNAUT, Jean-Marie Beauvais a actualisé son étude de l'évolution du prix des carburants routiers (FNAUT Infos n°156). Il en présente ici un résumé (voir aussi Les Echos du 28-01-09).

L'intérêt de cette étude est la prise en compte d'une période longue : de 1970, avant le premier choc pétrolier, jusqu'à la fin 2008. Ce choix permet de mettre en évidence des tendances lourdes, qui modèlent notre mode de vie.

C'est à Jean Fourastié, l'économiste qui a publié "Machinisme et bien-être" en 1950, que l'on doit la notion de prix réel d'un bien. C'est le nombre de minutes de travail nécessaires à son acquisition.

On peut suivre le prix réel au cours du temps sans avoir besoin d'un indice des prix, ce qui est appréciable en ces temps où l'indice INSEE est contesté. C'est le salaire minimum (SMIC) qui a été utilisé, mais le calcul est possible aussi en utilisant le salaire moyen. Des données précises sur les prix des carburants sont disponibles auprès du Comité professionnel du pétrole (CPDP).

Le prix réel du litre d'essence est passé de 20,1 à 9,1 minutes de SMIC.

Le prix réel du litre de gazole est passé de 12,6 à 8,7 minutes de SMIC.

Le prix réel du litre pondéré par les poids respectifs de l'essence et du gazole dans la consommation totale de carburant est passé de 20 à 9 minutes.

Le prix réel aux 100 km tient compte de la consommation moyenne des voitures. Il est passé de 181 à 71 mn pour l'essence, de 88 à 55 mn pour le gazole et de 168 à 61 mn pour le "carburant moyen". Le prix réel du carburant moyen aux 100 km a donc été divisé par 2,8.

Six raisons ont contribué à atténuer l'impact des chocs pétroliers.

Les contre-chocs pétroliers. On a tendance à les oublier, en particulier celui de 1986. Celui de 2008 est encore présent dans les mémoires.

L'appréciation croissante de l'euro par rapport au dollar. En 2002, année de sa création, l'euro valait 0,94 \$; il en vaut 1,48 en moyenne annuelle pour l'année 2008, soit une hausse de 57 %.

La baisse de la fiscalité sur les produits pétroliers. Durant les 10 dernières années, les taxes sur le super sont passées de 78% à 64%, et celles sur le gazole de 70% à 55 %.

Le glissement de la consommation vers les carburants les moins chers. Le super 98 s'efface progressivement au profit du super 95 légèrement moins cher, de même que le super s'efface au profit du gazole, nettement moins cher sauf dans la période récente.

En 1970, les automobilistes utilisaient presque uniquement de l'essence, seuls les taxis roulaient au diesel : le gazole représentait une part marginale du carburant consommé, alors qu'aujourd'hui on en est à plus de 60 %. En 1970, le prix moyen pondéré par les volumes consommés était donc proche du prix de l'essence, puis progressivement il s'est rapproché du prix du gazole.

La baisse des consommations moyennes des voitures en litres aux 100 km. La consommation moyenne réelle (qui n'est pas celle qu'annoncent les constructeurs) a été réduite de 3 litres aux 100 km depuis 1970.

Les revalorisations successives du SMIC. Le SMIC a été multiplié par 17 en monnaie courante, le prix du carburant aux 100 km par 6,1 seulement.

Mauvaise nouvelle pour la planète

Le prix réel aux 100 km du carburant moyen utilisé par les automobilistes a donc quasiment été divisé par 3 depuis 1970, alors qu'on pouvait s'attendre à une hausse pour encourager les économies d'énergie une fois subi le premier choc pétrolier (la hausse constatée depuis 2004, le prix réel passant de 54 à 61 minutes, ne remet pas en cause la tendance observée sur le long terme).

Il ne faut pas s'en réjouir, car un bas prix nous enferme dans la périurbanisation et, plus généralement, dans la dépendance automobile.

- Avec un carburant relativement bon marché, les ménages vont s'installer dans le périurbain, là où les terrains sont moins chers, quitte à avoir deux voitures et, faute de transport collectif disponible, à faire chaque jour de longs parcours pour aller travailler.

- Les grandes surfaces peuvent s'implanter en dehors des zones denses, sachant que les ménages pourront venir en voiture (voir le dessin de PIEM en page 7). Mais faire ses courses dans un hypermarché de périphérie conduit à des émissions de gaz à effet de serre 4 fois plus élevées que si les courses étaient faites dans un supermarché de quartier.

- Un prix trop bas du carburant provoque un relâchement dans la recherche d'économies d'énergie.

Un prix plus élevé inciterait les automobilistes à éviter les déplacements superflus, à rouler à des vitesses raisonnables, à marcher, à aller en vélo, ou à utiliser les transports collectifs.

Un prix élevé inciterait les constructeurs à mettre sur le marché des véhicules plus sobres. Aux USA où le carburant est moins cher qu'en France, la consommation aux 100 km est de 50 % supérieure à ce qu'elle est en France.

Il résulte de tous ces phénomènes que la consommation de carburant automobile a quasiment doublé entre 1970 et 2008, passant de 14 millions à 27 millions de m3 (alors qu'on tient maints discours sur les économies d'énergie).

Et il résulte de cette hausse des consommations de carburant une hausse à peu près proportionnelle des émissions de gaz à effet de serre.

D'où la proposition de la FNAUT : "le prix des carburants est un signal qui doit orienter le consommateur vers un comportement vertueux. Une hausse progressive et programmée des taxes sur les carburants est nécessaire pour financer les transports collectifs et protéger le consommateur contre un nouveau et inéluctable choc pétrolier".

Jean-Marie Beauvais

Prix réel du carburant aux 100 km

