Une mesure coûteuse, un effet marginal, un message antipédagogique.

Confronté au mécontentement des automobilistes, le gouvernement envisage une baisse « modeste et provisoire » des taxes sur les carburants : une telle mesure serait incohérente, inutile et dangereuse.

- Il est incohérent de chercher hier à réduire la consommation de pétrole en renforçant le dispositif du bonus-malus puis, aujourd'hui, de vouloir la pérenniser en la faisant subventionner par l'Etat.
- Au moment où on augmente les impôts, il y a mieux à faire pour protéger les automobilistes que de gaspiller l'argent public par une mesure symbolique dont les effets, sauf à ruiner l'Etat déjà peu fortuné, ne pourraient être que dérisoires et provisoires.
- Il est dangereux de nier ainsi que la hausse du prix du pétrole est un phénomène à la fois conjoncturel et structurel, et d'endormir le consommateur, au lieu de le responsabiliser, en validant un « droit acquis » au carburant bon marché, comme le fait le ministre de l'Economie et des Finances quand il déclare : « il n'est pas question que les prix des carburants continuent d'augmenter ».

La FNAUT attend du gouvernement des mesures plus efficaces

Un effort d'information du public sur le prix des carburants en Europe et leur évolution en France

- Le prix des carburants automobiles en France est un peu inférieur à la moyenne

européenne : 1,42 € / litre de gazole le 13 août dernier contre 1,52 € dans l'Europe des 27. Le litre de gazole coûtait alors 1,54 € en Allemagne, 1,71 € en Italie et 1,77 € en Grande-Bretagne.

- Suivant une étude de l'économiste Jean-Marie Beauvais réalisée pour la FNAUT et l'ADEME, contrairement aux idées reçues, le prix moyen réel d'un trajet de 100 km en voiture (chiffré en nombre de minutes de travail nécessaire pour payer le carburant) a été divisé par 2,5 depuis 1970, soit une baisse de 60% : le salaire minimum a augmenté 3 fois plus vite que le prix des carburants en monnaie courante ; depuis 2000, la fiscalité des carburants a fortement baissé (de 78% du prix de vente à 55% pour l'essence, et de 70% à 47% pour le gazole).

Des incitations à réduire immédiatement la consommation de carburant

- Le lancement d'une grande campagne d'information sur l'éco-conduite, sur le modèle des campagnes de sécurité routière (2h de formation suffisent pour réduire la consommation de 10%) ;
- Un abaissement des vitesses maximales autorisées à 120 km/h sur les autoroutes (comme en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse et sur de nombreuses sections en Allemagne), 100 km/h sur les voies express et 80 km/h sur les routes ordinaires.

Des mesures de fond permettant de réduire progressivement la dépendance automobile

- Favoriser l'intermodalité pour réduire la longueur des parcours automobiles.
- Faire connaître la prime transport, instaurée sur l'ensemble du territoire en 2009 mais dont l'existence est encore peu connue des salariés.
- Préparer un vaste plan, créateur d'emplois pérennes, de développement des transports collectifs entre banlieues des grandes villes et dans les zones périurbaines et rurales, où vivent de nombreux automobilistes à faible pouvoir d'achat captifs de leur véhicule.
- Encourager le télétravail et la densification de l'habitat autour des transports collectifs.

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31