

Communiqué du 12 avril 2011

Pour la FNAUT, les mesures d'aide directe aux automobilistes renforcent leur dépendance à la voiture au lieu de les en libérer

1 - La récente hausse du prix des carburants routiers a poussé le gouvernement à augmenter les déductions fiscales pour frais professionnels dont bénéficient 5 millions d'automobilistes. Le coût pour l'Etat, 115 millions, sera compensé par une taxation des compagnies pétrolières. Cette décision est doublement irrationnelle.

- D'une part la revalorisation de 4,6 % du «barème forfaitaire kilométrique» **accentue un privilège accordé aux automobilistes**, le barème actuel surestimant déjà le coût d'usage de l'automobile d'au moins 30 % (voir l'étude du cabinet ADETEC résumée en annexe).

- D'autre part elle ne rapportera qu'une somme dérisoire, une vingtaine d'euros en moyenne, à chaque automobiliste concerné et ne bénéficiera même pas aux ménages les plus modestes, qui ne sont pas imposés.

La FNAUT attend plutôt du gouvernement qu'il lance **une grande campagne d'information sur les alternatives existantes à la voiture et les avantages de l'écoconduite**, qui permet à un automobiliste de réduire aisément et fortement – de l'ordre de 20 % - sa consommation de carburant et contribue par ailleurs à l'amélioration de la sécurité routière (qui se dégrade dangereusement depuis trois mois).

2 - Une **tarification sociale du carburant** a été proposée par plusieurs responsables politiques pour aider aux ménages modestes obligés de se loger en milieu périurbain ou rural, loin de leur lieu de travail et ne disposant pas actuellement de transports collectifs adaptés à leurs besoins. **Une telle mesure, impraticable techniquement, serait un mauvais signal.**

- Une partie des automobilistes modestes peut se reporter sur les transports collectifs. Selon la RATP, la hausse du prix des carburants pourrait amener 30 millions de voyages supplémentaires par an sur son réseau, soit près de 100 000 voyageurs par jour. Comment faire la distinction entre les automobilistes réellement captifs de leur véhicule et les autres ?

- Parmi les ménages modestes, beaucoup ne sont pas motorisés. Ce sont les plus pauvres, et leur mobilité est limitée par la pénurie de transport collectif. Mieux vaut que l'argent public soit consacré au développement du transport public, dont la présence sur l'ensemble du territoire est manifestement insuffisante.

Les ménages modestes, obligés de vivre en milieu périurbain ou rural, loin de leur lieu de travail et ne disposant que de transports collectifs inadaptés à leurs besoins sont pénalisés par la hausse inéluctable du prix des carburants. **Ils doivent être aidés par des mesures sociales générales ne privilégiant aucun type de consommation, non par des mesures spécifiques perverses susceptibles de les encourager à utiliser la voiture.**

Contacts presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT : 04.76.75.23.31

Jean Lenoir, vice-président, téléphone : 01.48.73.84.81

Annexe : Le vrai coût d'usage de la voiture

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC (Clermont-Ferrand), s'est interrogé sur les coûts de possession et d'usage de la voiture, il a ainsi rectifié certains chiffres erronés (détails sur le site www.adetec-deplacements.com).

L'INSEE publie la dépense totale des ménages français en transports, dont les transports automobiles. La dernière publication date de 2007. On en déduit :

- le budget automobile moyen de chaque ménage (4 550 euros) ;
- la dépense moyenne par voiture possédée (3 700 euros pour un nombre moyen de voitures par ménage de 1,23) ;
- la dépense moyenne de 0,28 euro/km pour un kilométrage annuel moyen de 13 000 km.

Cette dépense se répartit ainsi :

- achat du véhicule 29 % ;
- pièces détachées et accessoires 20 % ;
- carburants et lubrifiants 26 % ;
- entretien et réparation 14 % ;
- péages, parkings, location, ... 7 % ;
- assurances 4 %.

De nombreux acteurs surestiment le coût de la voiture.

Bien que légèrement dégressif avec la distance parcourue, le barème de l'administration fiscale encourage l'usage de la voiture. Pour un kilométrage moyen (13 000 km) effectué avec une voiture moyenne (5 à 7 CV), il surestime en effet de 31 % à 45 % le coût calculé à partir des données de l'INSEE. De plus, comme il augmente avec la puissance fiscale du véhicule, il ne dissuade pas d'utiliser les voitures les plus énergivores et polluantes.

La calculette Eco-déplacements de l'ADEME, qui ne prend en compte ni la puissance de la voiture ni le kilométrage annuel, se base sur un coût d'usage de la voiture de 0,50 euro/km, supérieur de 79 % au coût "INSEE".

L'Automobile-Club surestime lui aussi le coût d'usage de la voiture de 61 % à 100 %, du fait d'hypothèses s'éloignant des valeurs moyennes (voitures achetées neuves, surestimation des frais d'entretien et de parking).

A l'inverse, la plupart des automobilistes sous-estiment le coût de la voiture. Selon une enquête d'ADETEC réalisée en 2008 :

- 54 % d'entre eux sous-estiment largement leurs dépenses, en ne prenant en compte que le prix du carburant ;
- 20 % les sous-estiment un peu moins, en prenant aussi en compte le coût de l'assurance ;
- seuls 15 % incluent les principaux postes de dépenses et font un calcul à peu près juste ;
- à l'inverse, 11 % surestiment fortement leurs dépenses en appliquant le barème fiscal.