

La baisse du pétrole permet d'investir dans les transports publics

http://www.lemonde.fr/idees/article/2016/01/19/la-baisse-du-petrole-offre-l-opportunite-d-investir-dans-les-transport-publics_4849976_3232.html#VcRU8XFbYPq1LIHY.99

Le Monde.fr | 19.01.2016 à 17h24 • Mis à jour le 21.01.2016 à 10h11 |

Par Bruno Gazeau (président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)) et Jean Sivardière (Vice-Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)

Tous les grands pays – [Allemagne](#), [Grande-Bretagne](#), [Etats-Unis](#), [Japon](#), [Chine](#) – investissent massivement dans leur système de [transport](#) collectif, une démarche écologique et créatrice d'emplois. Seule la [France](#) reste à l'écart de ce mouvement général, malgré l'adoption d'une loi sur la transition énergétique et la persistance d'un chômage de masse.

Pourtant, la demande actuelle de transport collectif est mal satisfaite dans notre pays. Les [transports](#) urbains sont saturés dans les zones densément urbanisées et restent sous-développés ailleurs ; l'offre commence à se [contracter](#) dans de nombreuses [villes](#) ; le réseau ferroviaire classique est dégradé et des fermetures de lignes interviennent peu à peu au détriment des relations interrégionales ; l'extension du réseau des lignes à grande vitesse est bloquée au-delà des réalisations en cours.

Ces retards d'équipement contribuent à la congestion routière, dont le coût atteint 1 % du produit intérieur brut national, et à la pollution de l'air urbain, devenue un problème essentiel de santé publique. Il faut aussi [préparer](#) l'avenir en anticipant la demande future qui va [exploser](#) : la [population](#) française va [augmenter](#) de 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE et elle vieillit ; les jeunes sont moins attirés par la [voiture](#) que ceux de la génération précédente, le réchauffement climatique s'accroît. [Gouverner](#), c'est prévoir...

Mais comment [financer](#) les investissements nécessaires et une offre renforcée de transport collectif ? Le prix du [pétrole](#) connaît aujourd'hui un effondrement spectaculaire, inattendu mais vraisemblablement durable selon l'Agence internationale de l'énergie, qui se répercute sur celui des carburants routiers par une baisse d'environ 30 centimes par litre : le prix du litre de gazole est aujourd'hui d'à peine 1 euro, et celui du litre d'essence d'environ 1,25 euro.

Cela donne au gouvernement l'occasion exceptionnelle d'augmenter la taxation des carburants au-delà de la hausse homéopathique récente (3,5 centimes sur le litre de gazole et 2 centimes sur le litre d'essence). Une décision en ce sens aurait pu et dû [être](#) prise en 1986, au lendemain du contrechoc pétrolier, afin d'éviter une reprise du trafic routier. Elle pourrait aujourd'hui aussi être imposée « sans douleur », comme cela a été reconnu par la ministre de l'Ecologie, pourtant hostile à toute forme de fiscalité écologique : l'alibi du maintien du [pouvoir](#) d'achat n'est plus crédible.

Le gouvernement peut donc [lever](#) des sommes considérables qui lui permettraient de financer de nombreux projets de transport collectif urbains et ferroviaires en région parisienne et en province, d'abaisser de 10 % à 5,5 % le taux de TVA sur les transports publics de la vie quotidienne (qui sont des produits de première nécessité), de [pérenniser](#) et de [développer](#) l'offre de trains Intercités, ou encore de [sauvegarder](#) les 3 000 kilomètres de lignes « capillaires » indispensables aux industriels implantés dans les zones rurales. Un seul centime de taxe supplémentaire sur les carburants automobiles rapporte environ 600 millions d'euros par an. 200 millions, c'est le coût d'une ligne de tramway de 10 kilomètres, ou le coût annuel sur 10 ans de la partie française du tunnel interfrontalier du [projet Lyon-Turin](#).

De nombreux emplois, temporaires et permanents, peuvent ainsi être créés, d'autant que, pour une dépense donnée, les travaux ferroviaires engendrent deux fois plus d'emplois que les travaux routiers, moins sophistiqués. Enfin, au lendemain de la COP 21, la démarche que nous proposons démontrerait que les engagements de la France vont au-delà d'un affichage de bonnes intentions.