

Club parlementaire sur la mobilité et le transport durables présidé par Yanick PATERNOTTE et Jean GAUBERT

## TAXE CARBONE : QUEL IMPACT SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ?

### Le club Hermès

En décembre 2009, à Copenhague, la communauté internationale devra adopter un nouvel accord international sur le climat, pour entamer la deuxième étape du protocole de Kyoto qui arrive à échéance en 2012.

Certains éléments de cet accord concernent les transports ; il s'agit de mettre en œuvre une politique de transports répondant à la fois au besoin de compétitivité des entreprises européennes et à la demande des citoyens d'une meilleure prise en compte de leur environnement, de leur sécurité et de leurs droits. Il s'agit également de dégager ensemble les nouveaux moteurs d'une croissance verte dans ce secteur des transports comme dans tous les autres.

Un petit groupe de parlementaires, conscients de l'importance de ces enjeux pour un secteur économique qui représente une part significative du PIB français, a décidé la création du club **Hermès**, du nom du dieu grec des transports.

Placé sous l'égide des parlementaires, il réunit régulièrement autour d'eux l'ensemble des acteurs du secteur de la mobilité et des transports en France. Ces réunions sont organisées au moment du déjeuner et sont consacrées à l'audition de personnalités majeures : hauts fonctionnaires, chercheurs, hauts responsables d'entreprises françaises ou européennes, universitaires, etc.

Une trentaine de parlementaires nous a déjà rejoints. Nous sommes heureux de vous présenter les fiches techniques et les compte-rendus de ces déjeuners, consacrés à la mobilité et au transport durables.

**Yanick PATERNOTTE**  
Député du Val-d'Oise

**Jean GAUBERT**  
Député des Côtes-d'Armor

### TRENTE PARLEMENTAIRES DÉJÀ MEMBRES : REJOIGNEZ-LE CLUB HERMÈS

#### VINGT-CINQ DÉPUTÉS

**Yanick PATERNOTTE**  
Député du Val-d'Oise

**Jean GAUBERT**  
Député des Côtes-d'Armor

**Philippe BOËNNEC**  
Député de Loire-Atlantique

**Christophe BOUILLON**  
Député de Seine-Maritime

**Françoise BRANGET**  
Députée du Doubs

**André CHASSAIGNE**  
Député du Puy-de-Dôme

**Stéphane DEMILLY**  
Député de la Somme

**Philippe DURON**  
Député du Calvados

**André FLAJOLET**  
Député du Pas-de-Calais

**Alain GEST**  
Député de la Somme

**Louis GUEDON**  
Député de la Vendée

**Christian JACOB**  
Député de Seine-et-Marne

**Denis JACQUAT**  
Député de la Moselle

**Marietta KARAMANLI**  
Députée de la Sarthe

**Bernard LESTERLIN**  
Député de l'Allier

**François LOOS**  
Député du Bas-Rhin

**Lionnel LUCA**  
Député des Alpes-Maritimes

**Jean-René MARSAC**  
Député d'Ille-et-Vilaine

**Jean-Pierre NICOLAS**  
Député de l'Eure

**Daniel PAUL**  
Député de Seine-Maritime

**Jean PRORIOL**  
Député de la Haute-Loire

**Jacques REMILLER**  
Député de l'Isère

**François de RUGY**  
Député de Loire-Atlantique

**Philippe TOURTELIER**  
Député d'Ille-et-Vilaine

**André WOJCIECHOWSKI**  
Député de la Moselle

#### CINQ SÉNATEURS

**Marcel DENEUX**  
Sénateur de la Somme

**Pierre HERRISSON**  
Sénateur de la Haute-Savoie

**Yves KRATTINGER**  
Sénateur de la Haute-Saône

**Gérard LONGUET**  
Sénateur de la Meuse

**Louis NEGRE**  
Sénateur des Alpes-Maritimes

### Les prochains thèmes

« Les transports en commun : comment favoriser leur intégration à l'espace urbain ? »

« La contribution du fret ferroviaire à la mobilité des marchandises en France et en Europe »

## Contexte

Pour répondre aux objectifs français et européens de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (-20 % en 2020 par rapport à 1990<sup>1</sup>) et pour faire face à la raréfaction des ressources fossiles, l'exécutif français a récemment décidé de mettre en place la taxe carbone à partir 1<sup>er</sup> janvier 2010. Le but principal de cette mesure est d'internaliser le coût du CO<sub>2</sub> dans le prix des combustibles fossiles concernés (produits pétroliers, gaz et charbon) dans les secteurs économiques non concernés par le marché des quotas européens (EU ETS).

Par sa dépendance quasi-totale aux énergies fossiles, le secteur du transport routier, de personnes comme de marchandises, est directement visé. Le coût de la tonne de CO<sub>2</sub>, fixé à 17€/tCO<sub>2</sub> en 2010, augmentera le litre de diesel de 4,5 centimes d'euro et le litre d'essence de 4 centimes d'euro. Plus de 4,5 milliards d'euros seront ainsi prélevés en 2010. Cette augmentation concernera à la fois les particuliers et les entreprises.

La taxe carbone sera compensée par une baisse de l'impôt sur le revenu ou un chèque à destination des ménages. Le montant du remboursement est défini selon le nombre de personnes de chaque foyer et dépend de la desserte éventuelle du domicile par les transports en commun. De leur côté, les entreprises non concernées par le marché des quotas européens bénéficieront de la suppression de la taxe professionnelle.

Le projet de loi de finances 2010 prévoit la répercussion vers l'aval du signal prix par la création d'un prélèvement spécifique sur le preneur de la prestation de transport.

1) Si un accord international est conclu lors de la Conférence de Copenhague, l'Union européenne abandonne l'objectif de réduction de 20% de ses émissions de GES d'ici 2020 pour un engagement encore plus ambitieux, fixé à 30%.

## I. LE POINT DE VUE D'UN ÉCONOMISTE

### Olivier GODARD

*Economiste, membre de la Conférence d'experts sur la contribution climat énergie*

Une première proposition de taxe carbone avait été formulée en 1990 lorsque la mission interministérielle sur l'effet de serre avait conclu à la nécessité de mettre en place une taxe CO<sub>2</sub> calibrée, à l'époque, à 1 000 francs par tonne de CO<sub>2</sub>. Ce projet n'a jamais pu aboutir. L'Europe proposait de mettre en place une taxe nationale harmonisée dans l'ensemble des pays membres de l'Union européenne et dans les pays de l'OCDE mais cette mesure n'a pas été retenue lors du Sommet de Rio de 1992 qui a préféré privilégier une approche par les quantités stabilisant les émissions de CO<sub>2</sub>. Cet engagement de bonne volonté ne suffisant pas, les États en sont arrivés à la conclusion qu'il fallait prendre des mesures plus contraignantes. C'est ainsi qu'a commencé la négociation sur le protocole de Kyoto qui pose le principe de plafonds nationaux et une possibilité d'échange entre les États.

Depuis le Grenelle de l'environnement, le projet de taxation du carbone sur les secteurs diffus est revenu sur l'agenda. Le transport représente 35 % des émissions de CO<sub>2</sub> de la France. Ce taux est moindre si nous incluons tous les gaz. C'est le seul secteur pour lequel les émissions ont fortement augmenté depuis 1990 (+ 16 %). Dans les 40 ans à venir, les émissions de CO<sub>2</sub> devront diminuer drastiquement. Les secteurs d'activité se renvoient certes la responsabilité mais aucun secteur ne sera épargné par cette contrainte dans la perspective du facteur 5. C'est dans ce contexte qu'est lancée la taxe carbone en envisageant le CO<sub>2</sub> comme une nouvelle rareté pour laquelle il faut fixer un prix.

La commission Rocard a proposé que le prix du carbone soit fixé à 32 euros la tonne. Finalement le gouvernement a tranché pour un prix de 17 euros. L'enjeu essentiel sera celui de la progression de ce prix. L'impact de cette mesure sur le secteur des transports sera de l'ordre de 2,5 milliards d'euros. Le principe de compensation, quant à lui, passe par une baisse de la taxe professionnelle pour les entreprises et par un chèque à verser aux ménages pour les particuliers.

Ce niveau de 17 euros la tonne n'est pas suffisant pour inverser les courbes. En moyenne, tous secteurs confondus, ce prix devra atteindre 100 euros d'ici 2030. Personnellement, je pense que ce prix devrait être plus élevé pour les transports compte tenu de l'inertie et de l'impact structurant de ce secteur sur le territoire.

**« Ce niveau de 17 euros la tonne n'est pas suffisant pour inverser les courbes. En moyenne, tous secteurs confondus, ce prix devra atteindre 100 euros d'ici 2030. Personnellement, je pense que ce prix devrait être plus élevé pour les transports compte tenu de l'inertie et de l'impact structurant de ce secteur sur le territoire. »**

A l'horizon 2020, l'Europe a fixé à la France un objectif de réduction de 14 % de ses émissions du secteur diffus. Si nous retenons une élasticité prix optimiste de 0,7, il faudrait connaître une augmentation d'au moins 20-25 % du prix TTC du bien en question pour atteindre cet objectif. Par rapport au niveau actuel, il faudrait donc fixer une taxe carbone de 85 euros en 2020. Par ailleurs, les effets de court terme sur les revenus devront être neutralisés sans éroder le signal prix sinon notre objectif ne sera jamais atteint. Aussi toutes les mesures de dérogation et d'abaissement de taux qui altèrent le signal économique sont à éviter.

## II. LE POINT DE VUE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

**Jean-Paul DENEUVILLE**

*Délégué général de la FNTR*

Une taxe carbone appliquée au secteur du transport de marchandises est-elle efficace sur un plan environnemental ? La réponse est négative. Le transport représente 27 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France, dont la moitié du fait du transport des particuliers. Le secteur du transport routier de marchandises ne représente tout compte fait que 4 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France. Ce chiffre démontre que l'application de la taxe carbone à ce secteur s'inscrit davantage dans une logique d'exemplarité que d'efficacité environnementale.

Le secteur des transports est déjà soumis à une TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) à hauteur de 9 centimes par litre pour les émissions de CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, nous n'avons pas le sentiment que la taxe kilométrique poids lourds, voté en juillet 2009, répond aux défis que nous devons affronter. Notre secteur d'activité devra payer 1,2 milliard d'euros de taxes supplémentaires à partir de 2012. Il nous reste également à assumer l'extension aux carburants des certificats d'économie d'énergie au 1<sup>er</sup> janvier 2010. La taxe carbone vient se surajouter à tous ces éléments.

Cette taxe est-elle juste ? Elle est profondément injuste. Selon que vous serez transporteur français ou étranger non ressortissant, votre situation fiscale sera différente. Ce système incitera aux contournements ; il incitera à la délocalisation des transporteurs français.

**« Selon que vous serez transporteur français ou étranger non ressortissant, votre situation fiscale sera différente. Ce système incitera aux contournements ; il incitera à la délocalisation des transporteurs français. »**

Cette taxe est-elle efficace en termes de signal prix ? A ce sujet, il faut d'abord rappeler que les trois-quarts des marchandises sont chargées et déchargées dans une même région économique. Dans ce type de situation, un véhicule routier de marchandises ne peut être substitué par un autre mode de transport. C'est pour cette raison que toutes les sociétés ferroviaires sont en train de progresser puissamment sur la route. Pour exemple, la SNCF est aujourd'hui la première entreprise de transport routier en France.

Sur le plan fiscal, il ne peut y avoir que deux solutions. Soit se situer dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité avec transfert de fiscalité du coût du travail vers l'environnement (comme ce fut le cas en Suède lors de la mise en place dans ce pays d'une taxe carbone), soit augmenter la fiscalité sur les carburants mais en ce cas, la solution ne peut être qu'européenne afin d'éviter toutes nouvelles distorsions de concurrence. Pour cette raison, nous pensons que la position française actuelle, ni refonte globale, ni approche européenne, est irrecevable pour une activité éminemment délocalisable comme l'est le transport routier. C'est pourquoi, nous suggérons de faire bénéficier ce secteur d'une ristourne de 75 % de la taxe carbone et que les 25 % récotés soient investis dans un fonds d'aide au développement durable du transport routiers.

## III. SYNTHÈSE DES QUESTIONS DES PARLEMENTAIRES

**Lionnel LUCA**, député des Alpes-Maritimes

Dans les Alpes-Maritimes, nous voyons passer tous les camions d'Europe. Je me demande si nous ne nous pénalisons pas nous-mêmes avec la mise en œuvre de la taxe carbone. D'autres pays appliquent-ils ces mêmes contraintes ? Sur le plan intérieur, une alternative est-elle possible ? Nous acceptons volontiers d'être exemplaires mais comment ne pas être pénalisé par nos propres initiatives ? Que pouvons-nous attendre de la conférence de Copenhague ? La France sera-t-elle force de propositions dans cette enceinte ?

**François de RUGY**, député de Loire-Atlantique

On ne peut pas laisser dire que le signal prix n'a pas d'influence sur le report modal. Même si je suis en faveur du report modal, l'enjeu n'est pas uniquement celui-ci. Le signal prix doit également induire des changements de comportements. Notamment dans les entreprises, cette taxe carbone doit inviter les chefs d'entreprise à réfléchir à leur organisation pour limiter les déplacements.

Par ailleurs, sachant que 75 % des marchandises transportées sont chargées et déchargées dans une même région, c'est dire que 75 % de la question n'est pas liée à l'Europe. Aussi je m'étonne que Monsieur DENEUVILLE réclame l'instauration d'une taxe européenne. Il me semble par ailleurs que le lancement de la taxe carbone en France ne peut que donner un signal positif. La Suède et le Danemark ne nous ont pas attendu pour lancer des taxes, ni même l'Allemagne avec la taxe poids lourds. Nous ne pouvons pas rester passifs en attendant que d'autres lancent des initiatives.

**Yanick PATERNOTTE**, député du Val-d'Oise

Il faut cesser d'opposer les modes de transport, penser leur

complémentarité et l'organiser. Par ailleurs, nous devons aussi inventer les solutions technologiques du futur. Il ne faut pas oublier non plus que le transport poids lourds est un mode flexible de proximité tandis que le mode ferré actuel est rigide tourné plutôt vers les moyennes et longues distances. Il faut certainement introduire des capillarités entre ces modes.

**Olivier GODARD**, économiste

La taxe carbone est un prix ; ce n'est pas un impôt. Son objectif est de modifier les comportements et je ne crois pas qu'il faille attendre le développement de technologies nouvelles pour mettre en place ce signal prix. C'est au contraire l'existence de ce signal-prix qui permettra le développement technologique en offrant de nouveaux marchés.

La France peut-elle agir seule ? Mieux vaut une approche européenne coordonnée, mais même si la France intervient seule, elle peut être gagnante. Avec une taxe de 9 milliards d'euros et un mécanisme de recyclage intelligent centré sur la baisse des charges sociales sur le travail, nous pourrions générer un gain de 0,5 % de PIB grâce à une compétitivité améliorée et une baisse des importations en pétrole et gaz. La Suède et le Danemark ont mis en place de telles taxes, il y a près de 20 ans. Pourtant, ce sont des petits pays encore plus dépendants que nous des échanges internationaux.

Il faut également rappeler que la fiscalité est une prérogative des États. Nous ne pouvons donc pas créer une taxe européenne. Je suis donc très sceptique sur la taxe européenne proposée par les Suédois d'autant plus qu'il sera difficile d'obtenir l'accord de 27 États membres.

Par ailleurs, les alternatives à rechercher demandent la mobilisation de toutes les autres sources d'énergie non carbonée, dont le nucléaire.

**Maximilien ROUER**, président de BeCitizen

Les élus doivent s'interroger sur la valorisation énergétique de leur territoire. Les États-Unis ont démontré que cela était possible dans des délais raisonnables en incluant le nucléaire et des filières encore balbutiantes.

**Jean GAUBERT**, député des Côtes-d'Armor

Je ne suis pas certain que nous ayons raison d'aborder le problème par le seul transport. Nous devons aussi nous poser la question de l'organisation territoriale, notamment celle de la localisation des résidences. Cette même question se pose aussi dans les entreprises avec un approvisionnement qui doit être plus proche sur le plan géographique.

**Jean-Paul DENEUVILLE**, délégué général de la FNTR

Le problème n'est pas spécifique à un secteur professionnel. Notre profession n'est pas de faire rouler des camions mais de mettre à disposition des marchandises. Le débat rail-route nous semble donc dépassé d'autant que la SNCF est le premier transporteur routier en France.

Nous pouvons réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en jouant sur les comportements mais aussi en jouant sur l'organisation des entreprises. Toutefois, l'organisation des entreprises n'est pas aussi inintelligente que cela. Les avancées à faire dans ce domaine restent marginales.

Par ailleurs, je crois que la taxe kilométrique poids lourds ne répond pas à un enjeu environnemental. Nous avons proposé, dans le cadre du Grenelle de l'environnement une baisse de la vitesse des camions. Mais cette proposition bien plus efficace sur un plan écologique n'a pas été retenue : Bercy n'est pas le Ministère du développement durable et son intérêt réside davantage dans la collecte de recettes nouvelles que dans l'invention de mesures écologiquement efficaces.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des camions ont été réduites de 50 % à la tonne transportée entre 1996 et 2006. Toutefois, les émissions de CO<sub>2</sub> ont augmenté de 17 % car le trafic a augmenté de 34 %. Ceci démontre que nous pouvons obtenir des résultats. D'ici 2020, nous avons pris l'engagement que nos véhicules émettent 10 % de CO<sub>2</sub> en moins. Cet engagement a été pris avec les constructeurs, les équipementiers, les manufacturiers, les carrossiers et les pétroliers. La technologie peut nous aider à atteindre cet objectif mais il faudra aussi que ces objectifs soient fixés sur le plan européen.

**Bernard LESTERLIN**, député de l'Allier

Nous sommes ici pour parler de sujets politiques. N'ayons pas de pudeur. Nous recherchons tous une société qui ne soit pas une société de décroissance où la consommation de carbone soit inférieure pour une même qualité de vie. Le PIB ne se calcule pas qu'en carbone. Nous devons donc poursuivre un objectif de réduction du capital écologique de notre planète. C'est ce grignotage qu'il faut taxer plutôt que les mauvais comportements.

Certes, il serait préférable que tous les pays se tiennent par la main pour voter une taxe européenne. Cependant, si l'Europe est aussi inopérante, c'est parce que la dominante politique du Conseil européen était de ne pas faire de l'Europe une instance réglementante. Si les libéraux de toute l'Europe comprennent que cette période fait partie du passé, nous pourrions avancer.

**Yanick PATERNOTTE**, député du Val-d'Oise

Il faut rappeler que ce sont les travaillistes anglais qui ont bloqué l'harmonisation fiscale et sociale.

Je partage assez l'une de vos remarques consistant à dire qu'il ne faut pas tomber dans les caricatures. Nous ne pouvons pas nous contenter de

chanter les louanges du report modal. Le réseau fret allemand est électrifié à 97 % ; on est loin du compte en France. Si nous utilisons des locomotives diesel plutôt que des camions nouvelle génération, où est le gain environnemental ?

Concernant Fret SNCF, il faut aussi souligner que les syndicalistes savent que la situation ne peut pas perdurer comme par le passé. Il existe aujourd'hui une prise de conscience qu'il nous faut conforter.

**Olivier GODARD**, économiste

Si l'on veut changer de trajectoire et réduire les émissions totales, il faut compléter les gains de technologies sur les émissions unitaires par une augmentation de la fiscalité du carbone. Sinon, nous risquons de voir ce que nous avons toujours vu par le passé, comme dans l'automobile, où les prouesses techniques ont toujours été gommées par l'effet rebond de la demande et par la montée en gamme.

Depuis 1960, le prix des carburants a baissé de 9 % en euros constants tandis que les revenus ont été multipliés par deux et que les prix de l'immobilier ont été multipliés par six. Nous avons donc induit par la structure des prix des phénomènes de l'étalement urbain. Si nous voulons parvenir à une autre organisation du territoire français, il faudra émettre un signal aussi puissant, mais dans le sens inverse.

**Marcel DENEUX**, sénateur de la Somme

Je trouve que la compensation de la taxe carbone est d'une incohérence totale. Pour autant la taxe carbone est nécessaire au gouvernement français pour le sommet de Copenhague. Faut-il rappeler par ailleurs que l'énergie nécessaire pour produire un yaourt de 125 grammes permet de déplacer une masse de 40 tonnes sur 18 mètres !

**Yanick PATERNOTTE**, député du Val-d'Oise

Sur le terrain, les représentants de la société française ne refusent pas ce système, même si cette acceptation ne se reflète pas dans les sondages. Seulement, il faut savoir aussi que certaines mesures n'ont pas l'effet que l'on croit. Ainsi l'allongement d'une ligne de train qui avait pour but de réduire les temps de transport a eu pour effet, pour certains, de conduire à choisir une résidence plus éloignée, en raison du coût du foncier ou pour disposer d'un jardin pour les enfants. Cette anecdote met en lumière le fait qu'il faut toujours demander l'avis des citoyens sur les mesures envisagées.

**François de RUGY**, député de Loire-Atlantique

Je pense que la redistribution est fondamentale. Le seul sondage qui a démontré que les Français étaient en faveur de la taxe carbone était un sondage qui précisait clairement qu'il y aurait une redistribution de son produit. Cette taxe a pour but de changer les comportements. Ne l'oublions pas.

**Gérard LONGUET**, sénateur de la Meuse

La restitution est profondément inégale. Je souhaite beaucoup de patience et de sérénité aux orateurs de groupe pour faire accepter ce principe. Je suis en faveur de la taxe carbone car elle permet de passer d'une écologie mystique à une écologie réelle. Tout le monde s'accorde avec les grands principes de l'écologie, mais peu acceptent encore ses conséquences, à savoir la concentration de l'habitat, et l'utilisation des transports en commun par exemple. Par ailleurs, le signal prix de la taxe carbone est une aimable plaisanterie, s'il suffit que le fuel remonte pour accorder une prime à la cuve. Nous aurions alors, sur une même année, une taxe carbone et une prime à la cuve !

**Olivier GODARD**, économiste

Restituer le produit de la taxe n'est pas une aberration intellectuelle car cette opération permet de neutraliser l'effet revenu tout en préservant l'effet sur les prix relatifs.