

## La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises : écotaxe ou redevance ?

Isabelle Dangeard, Mathias Coiffard, Jean-Charles Fourot

► **To cite this version:**

Isabelle Dangeard, Mathias Coiffard, Jean-Charles Fourot. La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises : écotaxe ou redevance ?. 13 p. 2010. <hal-00547926>

**HAL Id: hal-00547926**

**<http://hal.univ-brest.fr/hal-00547926>**

Submitted on 10 Jan 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises : écotaxe ou redevance ?**

Isabelle DANGEARD<sup>1</sup>, Jean-Charles FOUROT<sup>2</sup>, Mathias COIFFARD<sup>3</sup>

IUT de Quimper - 2, rue de l'Université – 29000 Quimper

Correspondant :

Isabelle DANGEARD

IUT de Quimper, département GLT

2, rue de l'Université

29 000 QUIMPER

isabelle.dangeard@univ-brest.fr

Tel : 02 98 90 85 42

Fax : 02 98 90 85 63

---

<sup>1</sup> Maître de conférences en gestion à l'Université de Bretagne Occidentale.

<sup>2</sup> Doctorant en transport au CRETEIL et ATER à l'Université de Bretagne Occidentale.

<sup>3</sup> Docteur en économie et enseignant à l'Université de Bretagne Occidentale.

## **La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises : écotaxe ou redevance ?**

### **Résumé**

La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises a été présentée en octobre 2008, un an après le Grenelle de l'Environnement, comme un instrument de limitation des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre). Or, l'étude du modèle français actuellement à l'œuvre en matière de fiscalité énergétique révèle d'une part qu'il est incapable d'internaliser pleinement les externalités des GES mais également que l'introduction de cette nouvelle taxe augmenterait les distorsions déjà constatées. Dans ce contexte, la taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises ne peut pas être considérée comme une écotaxe, mais doit simplement être considérée comme une redevance d'usage d'un réseau d'infrastructures, ce qui correspond à son mode de calcul.

## **The french tax on road freight transport : ecotax or road use fee ?**

The french tax on road freight transport was presented on october 2008, one year after the “Grenelle de l'Environnement” as an instrument aimed at reducing GHG (Green House Gas) emissions. But the study of the french model of energy fiscality reveals that not only is it unable to internalise GHG (Green House Gas) externalities, but that introducing the new tax would increase the previous distorsions. In this context, the French tax on road freight transport cannot be considered as an ecotax, but just as a road use fee. This corresponds to the way it is calculated.

### **Classification selon la grille du Journal of Economic Litterature**

H23 - Externalities; Redistributive Effects; Environmental Taxes and Subsidies

# **La taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises : écotaxe ou redevance ?**

## **1 Introduction**

A l'automne 2008, le gouvernement français a présenté une nouvelle taxe sur le transport routier de marchandises par route, pour laquelle le nom « écotaxe poids lourds » a largement été utilisé dans la communication, alors que les modalités de calcul de la taxe présentent les caractéristiques d'une redevance d'usage d'un réseau d'infrastructures routières. Dans un document intitulé « Les engagements du Grenelle de l'Environnement » publié en novembre 2008 (MEDAD, 2008), le Commissariat Général au Développement Durable mentionne cette taxe dans la liste des mesures énumérées sous le titre « Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de particules des transports routiers ». En effet, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est nécessaire pour limiter le réchauffement climatique et de nombreuses mesures issues du Grenelle Environnement concernent cet objectif climatique. Toutefois, on peut s'interroger sur la pertinence de cette justification dans le cas de la nouvelle taxe : celle-ci doit-elle être considérée comme une écotaxe, ou seulement comme une redevance d'usage ? Le terme « éco-redevance kilométrique » utilisé ensuite par les ministres de l'écologie et des transports<sup>4</sup> confirme l'ambiguïté. En tant qu'écotaxe, la nouvelle taxe constituerait une internalisation des externalités GES (gaz à effet de serre). Dans une première partie, les caractéristiques d'un système fiscal d'internalisation des externalités GES sont donc décrites, mettant en évidence la nécessité d'une taxation proportionnelle aux émissions, afin d'éviter les distorsions fiscales. Dans une seconde partie, le système fiscal français applicable aux produits énergétiques est étudié sous l'angle du rapport entre émissions et taxation, ce qui met en évidence des distorsions fiscales déjà importantes avant l'instauration de la nouvelle taxe. Les taxes pertinentes d'un point de vue climatique sont donc celles qui harmonisent la fiscalité. La nouvelle taxe sur le transport routier de marchandises est examinée selon ce critère. Cela permettra de conclure enfin sur la façon dont cette taxe doit être considérée.

## **2 L'internalisation fiscale des externalités GES**

Internaliser les externalités consiste à faire assumer à une entité génératrice de nuisances les conséquences non marchandes de son activité. Si cette compensation est assurée de façon financière, il s'agit d'une taxe pigouvienne (PIGOU, 1920). Les émissions de GES, dans une logique d'internalisation par la taxation des externalités qu'elles constituent, doivent donc être taxées en fonction du potentiel de réchauffement global des gaz émis. Des GES sont émis lors de l'utilisation comme carburant ou combustible de produits d'origine fossile tels que le gazole, le fuel, le carburéacteur, le charbon, etc. mais également lors de la production et du transport de l'électricité ou des autres formes d'énergie (bien que les émissions soient plus faibles pour l'électricité d'origine

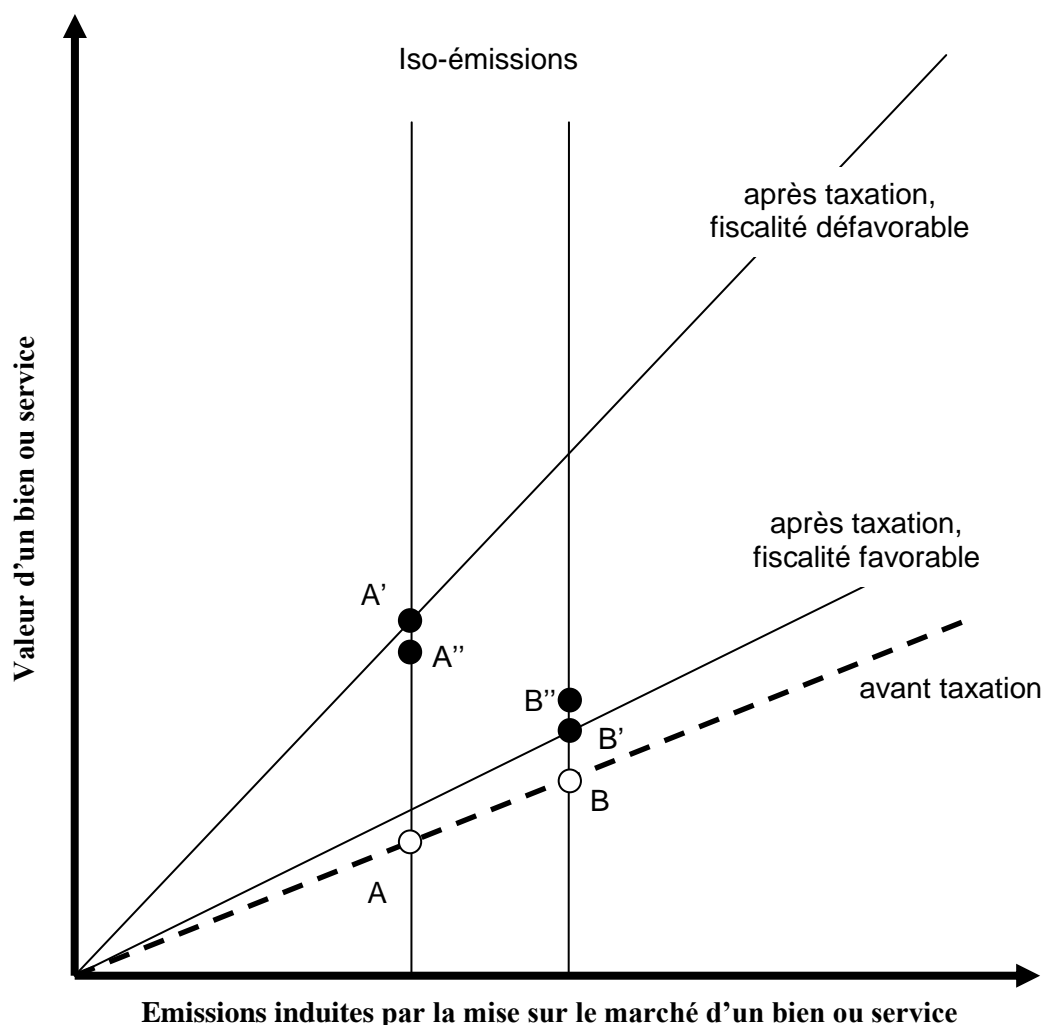
---

<sup>4</sup> Communiqué de presse du 4 février 2009 de Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, et Dominique Bussereau, (MEEDDAT, 2009).

nucléaire ou pour l'électricité produite à partir de sources renouvelables). Les facteurs d'émissions sont les facteurs multiplicatifs permettant d'évaluer les émissions de GES à partir de la quantité de ces produits transformée en énergie. Ainsi, à partir des quantités des différents produits utilisés comme sources d'énergie dans la production ou le transport de plusieurs biens ou services marchands, les facteurs d'émission des produits énergétiques utilisés permettent de comparer les externalités GES de ces différents biens ou services.

Dans ce contexte, quelles sont les conséquences d'un système fiscal dans lequel les produits énergétiques ou leurs utilisations ne sont pas tous taxés proportionnellement aux émissions de GES, exprimées dans une même unité qu'est l'équivalent CO<sub>2</sub> ?

On peut représenter la valeur d'un bien ou service avant et après taxation, en fonction du total des émissions de GES nécessaires à sa mise sur le marché, au cours des différentes étapes de production et de transport et de commercialisation.



En considérant deux produits ou services A et B dont la mise sur le marché a nécessité des émissions différentes liées à des usages d'énergie distincts, et en supposant leur valeur avant taxation proportionnelle aux émissions nécessaires pour leur mise sur le marché, on constate que

L'on peut arriver à une inversion de la valeur des produits. En effet, si le produit le moins émetteur a été mis sur le marché à partir d'utilisations fiscalement défavorisées de l'énergie par rapport à celles qui ont permis la mise sur le marché du produit le plus émetteur (cf. figure 1), la valeur du premier peut excéder celle du second. Ceci est valable dans le cas limite où la mise sur le marché de A se fait uniquement par utilisation de produits énergétiques fiscalement défavorisés (point A'), tandis que celle de B se fait uniquement par utilisation de produits énergétiques fiscalement favorisés (point B'). Mais ceci est également valable si la mise sur le marché de A et B se fait à partir de mix énergétiques d'utilisations essentiellement favorisées (point A'') ou défavorisées (point B'').

Si on suppose ensuite que les produits ne sont pas sur la même droite avant taxation, le résultat de l'application d'une fiscalité hétérogène est simplement une modification de l'écart de prix relatif entre les produits.

Ces distorsions fiscales orientent les consommateurs vers les produits et services fiscalement avantageés, parce que leur mise sur le marché s'est faite à partir de produits énergétiques à faible fiscalité, même si les émissions induites sont fortes. *A contrario*, des biens et services dont les émissions induites sont faibles peuvent être pénalisés par une fiscalité défavorable. Ces distorsions sont donc inadaptées à la poursuite d'objectifs climatiques visant à faire évoluer le système productif français vers des modèles de production et de transport moins émetteurs de CO<sub>2</sub>.

Un système fiscal d'internalisation des externalités GES ne peut donc orienter l'économie vers un plus faible contenu en carbone qu'à la condition que la taxation soit proportionnelle aux émissions de GES.

### **3 Application à l'écotaxe poids lourds**

L'application du principe de pollueur-payeur repose avant tout sur un système fiscal juste, au sein duquel les différents agents s'acquittent de contreparties proportionnelles aux nuisances qu'ils engendrent. L'analyse du contexte actuel et des conséquences de l'arrivée de cette nouvelle taxe permettra donc d'apprécier si le nouveau cadre fiscal qui en résultera sera réellement apte à internaliser les externalités GES.

#### **3.1 L'écotaxe, élément d'une politique climatique**

La Taxe Nationale sur les Véhicules de Transport Routier de Marchandises (TNVTM) a été présentée, au départ, comme une réponse aux problèmes environnementaux. La presse professionnelle en a fait écho en utilisant le qualificatif d' « écotaxe poids lourds » (ARENSONAS, 2008), soit une taxe créée dans le cadre des mesures résultant du Grenelle Environnement : « c'est la principale mesure adoptée après la reprise de l'examen du "Grenelle 1" mercredi à 15h00, interrompu la veille pour voter en urgence le plan de soutien aux banques »<sup>5</sup>. Cet objectif climatique est confirmé par les écrits du Commissariat général au Développement Durable cités ci-dessus. Rebaptisée dans les textes officiels « Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises »<sup>6</sup>, elle s'appliquera en Alsace en 2010 (la date précise de son entrée en vigueur reste à déterminer) et courant 2011 sur le reste du territoire national.

---

<sup>5</sup> LUTZKY, A. (2008), La taxe poids lourds adoptée au parlement, Usine Nouvelle du 16 octobre 2008

<sup>6</sup> La taxe est nommée ainsi et décrite (mode de calcul, affectation, refacturation, ...) dans la loi de finances pour 2009 (REPUBLIQUE FRANCAISE, 2008).

La taxe concernera le transport routier de marchandises effectué par les véhicules de plus de 3,5 T. Elle sera fonction des kilomètres parcourus sur les voies non soumises à péages et dépendra du nombre d'essieux, du poids total autorisé en charge, de la catégorie EURO du véhicule et des voies empruntées. Son taux variera de 0,025 à 0,2 € par km.

Le principe de refacturation (ou redistribution) de la taxe sur les utilisateurs de transport est acquis. A supposer que ce soit effectivement le cas, la taxe aura pour seul effet une augmentation du prix des produits variable selon sa « consommation » de fret routier. Quant à son affectation, la loi de finances pour 2009 stipule que : « Le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier national est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. L'État rétrocède aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget fixe le montant de cette retenue. ».

Pour un poids lourd consommant 40 litres de gazole aux 100 km, la TNVTM représentera un coût variant de 2,5 à 20 € pour 100 km, ce qui représente un surcoût variable 6,25 à 50 centimes d'euro par litre de gazole. En février 2009, il a été indiqué que la taxe tiendrait compte de la congestion, que le taux de la taxe serait réduit de 25% pour les départements périphériques, et que les poids lourds qui emprunteraient la route nationale 164 (située en Bretagne) « ne devraient pas être soumis à la taxe » (MEEDDAT, 2009).

Est donc créé un instrument fiscal, basé de façon assez hétérogène sur le kilométrage parcouru, kilométrage dont on peut admettre qu'il traduit par une approximation grossière les émissions de GES. Sa pertinence sera discutée ci-dessous, dans le contexte fiscal en vigueur au moment de la création de la taxe.

Une autre mesure explicitement climatique mise en place au niveau européen a été la création d'un marché des permis d'émissions de CO<sub>2</sub>, et concerne les sources fixes de CO<sub>2</sub> (les véhicules étant au contraire des sources mobiles).

Le marché de permis d'émissions de CO<sub>2</sub> a été mis en place en 2005 pour les installations des secteurs de l'énergie et de l'industrie d'une puissance supérieure à 20MW. Il consiste à allouer des quotas d'émissions aux industriels, tout dépassement devant être acheté sur un marché où les droits à polluer non utilisés par d'autres acteurs peuvent être vendus. La moitié des émissions européennes est ainsi contrôlée, et c'est cette maîtrise des quantités émises qui a été mise en avant lors de la création de ce système : à la différence d'une taxe sur les émissions de GES qui garantirait une recherche de solutions alternatives pour un niveau de réduction des émissions inconnu, le marché des permis d'émission permet de gérer le niveau des émissions pour un effort de recherche de solutions alternatives inconnu.

En pratique, le marché des droits à polluer s'avère très volatile. Entre 2005 et 2007, le cours annuel moyen au comptant du quota est passé de 22,79€ à 0,66€ (car les quotas distribués initialement représentaient des émissions potentielles supérieures aux émissions réelles de GES). De même, entre l'été 2008 -période où les cours étaient les plus élevés- et le 1er trimestre 2009, le cours spot de la tonne de carbone a été divisé par 3, pour atteindre en mars 2009 un cours voisin de 10€ par tonne (BLUENEXT, 2010)<sup>7</sup>.

Néanmoins, concernant l'internalisation des externalités GES, ce marché est actuellement inopérant : les quotas seront alloués gratuitement jusqu'en 2012 inclus en France, et donc une entreprise qui ne dépasse pas le quota qui lui a été alloué n'est pas pénalisée financièrement pour

---

<sup>7</sup> BlueNext est la bourse d'échange de permis européens d'émission de CO<sub>2</sub>.

ses émissions. Le dépassement du quota coûte 4 centimes d'euro par litre de gazole<sup>8</sup>, au cours de 15€ par tonne de CO<sub>2</sub> (cours fin novembre 2009).

L'outil créé pour maîtriser un montant global d'émissions ne permet donc actuellement en France l'internalisation des externalités GES que de façon marginale (au-delà d'un quota gratuit). En outre, il admet par construction un taux très variable, et ce taux est actuellement très bas. On notera toutefois que l'internalisation des externalités GES serait possible si les permis d'émission étaient vendus aux entreprises émettrices.

Ajoutées à ces mesures visant directement les émissions de GES, on a vu apparaître régulièrement des mesures sectorielles diverses, mais qui n'ont ni l'ampleur ni la pérennité qui caractérisent la fiscalité ou les systèmes de permis d'émission.

Ce devrait être le cas de la taxe carbone appelée dans les textes officiels « contribution carbone », dont l'entrée en vigueur a été suspendue à l'automne 2010 par le Conseil Constitutionnel, au motif que *« des réductions de taux de contribution carbone ou des tarifications spécifiques peuvent être justifiées par la poursuite d'un intérêt général, tel que la sauvegarde de la compétitivité de secteurs économiques exposés à la concurrence internationale ; que l'exemption totale de la contribution peut être justifiée si les secteurs économiques dont il s'agit sont spécifiquement mis à contribution par un dispositif particulier ; qu'en l'espèce, si certaines des entreprises exemptées du paiement de la contribution carbone sont soumises au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne, il est constant que ces quotas sont actuellement attribués à titre gratuit et que le régime des quotas payants n'entrera en vigueur qu'en 2013 et ce, progressivement jusqu'en 2027 ; qu'en conséquence, 93 % des émissions de dioxyde de carbone d'origine industrielle, hors carburant, seront totalement exonérées de contribution carbone ; que les activités assujetties à la contribution carbone représenteront moins de la moitié de la totalité des émissions de gaz à effet de serre ; que la contribution carbone portera essentiellement sur les carburants et les produits de chauffage qui ne sont que l'une des sources d'émission de dioxyde de carbone ; que, par leur importance, les régimes d'exemption totale institués par l'article 7 de la loi déferée sont contraires à l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique et créent une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques »* (CONSEIL CONSTITUTIONNEL, 2009).

Cette suspension soutient donc l'idée selon laquelle une contribution carbone à visée climatique ne peut être acceptable que si elle pèse de façon équitable sur l'ensemble des activités émettrices. Les mêmes réserves auraient pu être émises contre l'écotaxe poids lourds si un objectif climatique avait été explicitement déclaré dans le texte de la taxe, qui n'y apparaît que comme une redevance d'usage d'un réseau routier.

Si l'on considère l'écotaxe poids lourds comme une mesure climatique, c'est actuellement la seule mesure fiscale significative de ce type. Cela correspond aux annonces faites à son sujet, et cela bien que son mode de calcul corresponde à une redevance d'usage.

### 3.2 Le contexte fiscal actuel et son hétérogénéité

La fiscalité des produits énergétiques est caractérisée en France par l'application de taxes différentes selon le type de produit énergétique, et l'usage de ces produits. Bien qu'elle n'ait pas eu, à son origine, un rôle climatique, elle en joue toutefois un désormais par son existence même, en renchérissant de façon différente le prix des différents usages des produits énergétiques. Ses

---

<sup>8</sup> La combustion d'un litre de gazole émet 0,726 kg e-C (ADEME, 2007), soit 2,66 kg de CO<sub>2</sub>.



caractéristiques sont décrites ci-dessous, et permettront ensuite de conclure sur l'effet de la TNVTM dans son contexte fiscal.

La TIC, Taxe Intérieure à la Consommation de produits énergétiques (ancienne TIPP), s'applique de façon relativement hétérogène :

L'aviation et le transport maritime sont exonérés de TIC. Il en est de même pour les industries de production d'énergie et de fabrication de produits minéraux non métalliques.

- En ce qui concerne le gazole, les taux diffèrent selon l'utilisation :

- L'utilisation dans les véhicules particuliers est la plus fortement taxée.
- Le transport routier de marchandises et le transport collectif de voyageurs bénéficient d'une faible détaxation sur le gazole professionnel, appelé gazole « pro », aboutissant à une taxe de 391,9€ pour 1000 l.
- Les taxis bénéficient d'un remboursement de TIC qui abaisse le coût du carburant au minimum européen pour le gazole ou le supercarburant sans plomb.
- Le « fioul domestique » utilisé pour le chauffage des habitations, la pêche, l'agriculture ou les travaux publics est moins taxé que le gazole.

- Le GPL est soumis à un taux réduit de TIC pour les usages prévus dans la directive européenne (agriculture et BTP notamment).

- Le gaz naturel est soumis à la TIC lorsqu'il est utilisé comme carburant, et à la TICGN (taxe Intérieure à la Consommation de gaz naturel) lorsqu'il est utilisé comme combustible. Certains usages en sont exonérés, notamment les usages des particuliers.

- L'électricité est soumise à la Taxe Locale sur l'Electricité (TLE), qui s'applique au montant des factures d'électricité -aussi bien à l'abonnement qu'à la consommation- et défavorise de ce fait les petits consommateurs. De plus, son assiette décroît avec la puissance souscrite (80% de la consommation pour une puissance souscrite inférieure à 36kVA, 30% au-delà), jusqu'à une exonération pour les industriels souscrivant une puissance supérieure à 250kVA. Le taux marginal et le taux moyen de taxation sont donc d'autant plus faibles que la consommation électrique est importante, alors que les émissions unitaires ne décroissent pas avec la consommation<sup>9</sup>. Le niveau de taxation de l'électricité est donc très hétérogène et peut atteindre un niveau élevé, relativement aux émissions, pour les consommateurs les plus modestes.

La fiscalité énergétique française, même si elle n'a pas été instaurée pour des raisons climatiques, produit des effets en ce sens. Cela conditionne la pertinence de mesures additionnelles telles que la TNVTM, dont l'effet va être détaillé ci-dessous.

---

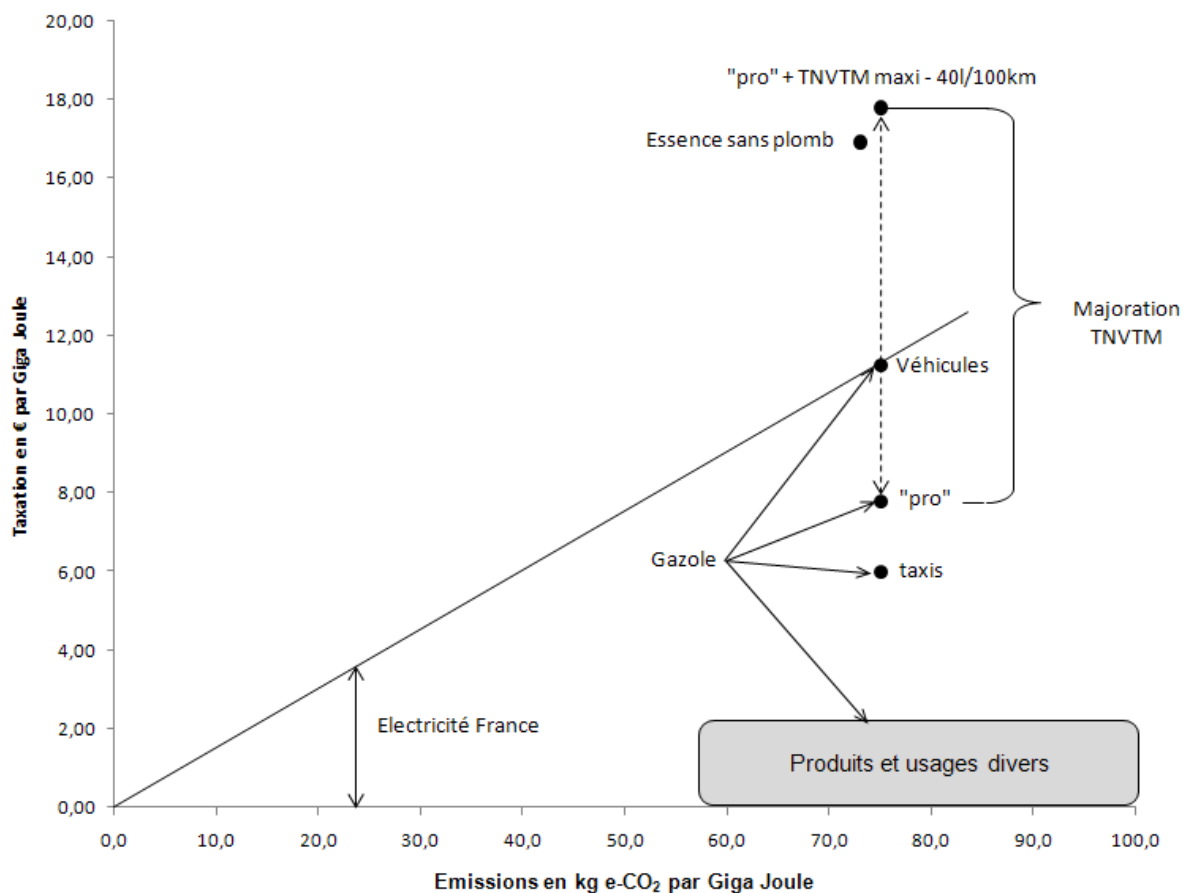
<sup>9</sup> Pour un particulier dont la puissance souscrite est 9kW et ayant choisi l'option « heure creuse », le taux marginal de taxation sur la consommation varie de 1,2€/GJ à 2,0€/GJ, mais le taux moyen est supérieur car la taxe s'applique à l'abonnement

### 3.3 TVNTM et internalisation des externalités GES

La composante climatique de la fiscalité énergétique française sera abordée à l'aide d'une représentation graphique présentant le rapport entre taxation et émissions en CO<sub>2</sub> liées à l'utilisation des différents produits énergétiques. Ce cadre d'étude nous permettra ensuite d'évaluer l'impact de l'introduction de la nouvelle taxe, pour le moment supposée climatique, sur ce dernier (figure 2).

La figure, construite à partir du tableau 1 (cf. annexe), indique pour les différents produits énergétiques et leurs usages, les émissions et la taxation par unité énergétique. L'unité énergétique est en effet un moyen de comparer des produits différents relativement à leur production d'énergie.

**Fig. 2 - Emissions de CO<sub>2</sub> et taxation des produits énergétiques en France, en 2009.**



A l'échelle qui nous intéresse, en permettant de visualiser les différents niveaux de taxation du gazole pour véhicules, la taxation des autres produits et usages est très faible. C'est la raison pour laquelle ces points sont quasiment confondus et englobés dans une zone « Produits et usages divers ». On y trouve l'aviation et le transport maritime, ainsi que les utilisations de fuel, gaz et charbon par l'industrie.

Une juste internalisation des externalités GES des produits énergétiques conduirait à ce que tous les points soient situés sur une même droite passant par l'origine, traduisant une fiscalité proportionnelle aux émissions de GES.

Or, on constate que la situation française, avant application de la TNVTM, comprend de nombreuses distorsions fiscales, notamment dues à la multiplicité des taux de taxation du gazole. Ce qui, comme cela a été démontré auparavant, contrarie l'émergence d'un système productif faiblement émissif. De plus, cela constitue un cadre initial qui conditionne la pertinence de nouvelles mesures climatiques : seules peuvent être considérées comme telles les mesures additionnelles qui réduisent ces distorsions, par exemple des mesures qui s'appliqueraient davantage aux produits et usages les moins taxés à l'heure actuelle.

L'application de la TNVTM, au contraire, ne ferait qu'augmenter l'hétérogénéité de la fiscalité, en augmentant les taxes applicables au gazole des poids lourds de façon significative, usage qui compte déjà parmi les plus fortement taxés.

En augmentant les distorsions fiscales d'un système dans lequel elles sont déjà importantes, alors qu'il conviendrait au contraire de les réduire, la nouvelle taxe ne peut donc pas être considérée comme une écotaxe pertinente. Elle doit donc uniquement être considérée comme une redevance d'usage d'un réseau d'infrastructures.

Or, de ce point de vue, la question de l'internalisation des autres externalités des activités, notamment des transports, se pose donc. En effet, si l'usage des routes est la seule activité dont l'internalisation devient effective, tandis que les nombreuses externalités des autres modes de transport et des activités industrielles ne sont pas internalisées, cette situation engendre de fait une pénalisation d'un secteur d'activité, le transport routier, à la fois inéquitable et non climatique.

## **4 Conclusion**

La nouvelle mesure fiscale française baptisée « écotaxe poids lourds » a été initialement présentée comme un moyen d'atteindre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En première approche, taxer les véhicules de transport routier de marchandises peut en effet sembler propice à réduire l'utilisation du transport par route et à favoriser le report modal, notamment vers le transport ferroviaire, moins émetteur de GES.

Or, il a d'abord été montré qu'une taxe additionnelle destinée à internaliser les émissions de GES a un effet qui dépend du dispositif fiscal auquel elle s'ajoute ; ensuite que, dans le cas du système fiscal français actuel, des distorsions sur les usages de l'énergie le rendent peu apte à la poursuite d'objectifs climatiques ; enfin que la nouvelle taxe, augmentant encore la fiscalité applicable à l'une des activités les plus taxées dans le dispositif antérieur, renforce les distorsions fiscales et ne peut donc pas être considérée comme une écotaxe pertinente, car susceptible d'accroître une hétérogénéité déjà forte. Par ailleurs, le mix « fret routier/autres usages » appliqué à l'utilisation de l'énergie nécessaire à la mise sur le marché d'un bien est actuellement un déterminant du montant total des taxes applicables indirectement à ce bien : plus la part du fret routier dans le mix est importante, plus la taxation indirecte est forte. Cette distorsion favorise les émissions de GES, et à plus long terme le développement de systèmes productifs fortement émetteurs de GES. Pour sortir de ce qui apparaît comme une impasse climatique, il est impératif de revoir l'ensemble de la fiscalité des produits énergétiques, avant d'appliquer de nouvelles taxes sur le fret routier. Ainsi, dans le cadre français, la taxe votée en décembre 2008 ne peut être considérée comme une écotaxe pertinente car elle augmente encore l'hétérogénéité de la fiscalité. En outre, considérée comme une redevance d'usage d'un réseau d'infrastructures routières, elle pose des questions d'équité en termes de concurrence intermodale.

D'un point de vue climatique, il serait donc judicieux de taxer toutes les sources d'émissions de GES. L'expérience récente de la taxe carbone montre qu'un an après la création de l'écotaxe poids lourds, la nécessité d'homogénéiser la fiscalité n'est pas encore prise en compte dans les choix publics.

La difficulté principale de l'homogénéisation, outre son acceptation par les différentes parties prenantes, réside cependant dans la mise au point d'une solution visant à limiter le dumping environnemental qui résulterait de l'arrivée sur le territoire européen de produits et services ayant bénéficié d'une fiscalité environnementale moins contraignante dans leurs pays d'origine.

La situation actuelle est le résultat de deux siècles de non prise en compte des externalités négatives de pollution et donc d'énergie « bon marché », qui ont favorisé l'émergence d'un paysage économique fortement émetteur de GES, tant par la structure de ses systèmes productifs, que par la culture de la mobilité qui s'y est développée, ou les habitudes de consommation qui sont devenues les nôtres. Compte tenu des prévisions des experts du GIEC, il est aujourd'hui urgent et important d'inverser la tendance en matière d'émissions de GES par une fiscalité adaptée à la gestion du problème climatique, dans le but de créer les conditions d'une évolution vers des structures productives plus respectueuses de l'environnement. Les difficultés d'un tel changement sont réelles, car il s'agit avant tout d'un problème structurel et culturel, auquel s'ajoutent des conflits d'intérêts entre acteurs.

## **BIBLIOGRAPHIE**

ABBAS M. (2007) La proposition d'une taxe CO<sub>2</sub> aux frontières : vers une stratégie européenne en matière de régulation commerciale et de lutte contre le changement climatique. Revue du marché commun et de l'Union européenne, n° 513, pp 628-637.

ABRAHAM C. (Président) (2008) Pour une régulation durable du transport routier de marchandises. Premier Ministre, Centre d'analyse stratégique, n°14, vol. 1.

ADEME (2007) Bilan Carbone Entreprises et collectivités, Guide des facteurs d'émission, Version 5.0.

ADEME (2008) Fiscalité comparée de l'énergie et du CO<sub>2</sub> en Europe et en France. Stratégies et Etudes n°20.

ARENSONAS, N. (2008), L'écotaxe poids lourds est adoptée, WK Transport et Logistique du 16 octobre 2008.

BAUMOL W.J. et OATES W.E. (1988) The theory of environmental economics. Cambridge, 3<sup>nd</sup> édition.

BLUENEXT (2010) Cours de clôture Bluenext Spot EUA 08-12 Depuis le 26/02/08, [http://www.squarevale.com/bluenext/downloads/20100331\\_BNS\\_STATS.csv](http://www.squarevale.com/bluenext/downloads/20100331_BNS_STATS.csv).

BONNIEUX F. et DESAIGUES B. (1998) Economie et politiques de l'environnement. Paris, Dalloz.

BONTEMS P. et ROTILLON G. (2007) L'économie de l'environnement. La Découverte, 3<sup>ème</sup> édition.

- BUREAU D., GODART O., Henry C., HOURCADE J.C. et LIPIETZ A. (1998) Fiscalité de l'environnement. Rapport du CAE n°8, La Documentation française.
- CODE DES DOUANES (2010) Article 285 septies modifié par la LOI n°2008-1425 du 27 décembre 2008 - art. 153 (V), [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- CONSEIL CONSTITUTIONNEL (2009) Décision n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009. Loi de finances pour 2010, <http://www.conseil-constitutionnel.fr/decision.46804.html>.
- DGEMP-DIREM (2008) La fiscalité des hydrocarbures applicable au 1er janvier 2008. <http://www.industrie.gouv.fr/energie/petrole/textes/taxes-applicables-2008.htm>
- DOUANE (2009) Fiscalité sur les produits énergétiques- Généralité sur la fiscalité des produits énergétiques, <http://douane.gouv.fr/page.asp?id=171>
- DOUANE (2009) Fiscalité sur les produits énergétiques - Exonération, réduction et franchise de la TIC, <http://douane.gouv.fr/page.asp?id=177>
- EKELAND I. (2007) Economie et effet de serre. Pour la science, dossier, janvier-mars, p 63.
- GIEC (2007) Bilan 2007 des changements climatiques. Contribution des Groupes de travail I, II et III au quatrième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [Équipe de rédaction principale, Pachauri, R.K. et Reisinger, A. (publié sous la direction de~)]. GIEC, Genève, Suisse, ..., 103 pages.
- HOELLER R. et COPPEL J. (1992) Les taxes sur le carbone et la politique actuelle de l'énergie dans les pays de l'OCDE. Revue économique de l'OCDE, n°19, hiver 1992.
- HOURCADE J.C. et GHERSI F. (2007) La taxe carbone : une bonne idée à ne pas gâcher. Pour la science, dossier, janvier-mars, pp 68-71.
- JANCOVICI J.-M. et GRANDJEAN A (2009) C'est maintenant, 3 ans pour sauver la planète. Editions du Seuil, Paris.
- LUTZKY, A. (2008), La taxe poids lourds adoptée au parlement, Usine Nouvelle du 16 octobre 2008.
- MEDAD (2008) Les engagements du Grenelle Environnement. Commissariat général au Développement durable, novembre 2008, <http://www.ecologie.gouv.fr/publications/IMG/pdf/grenelle-2.pdf>.
- MEEDDAT (2009) Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU apportent des précisions importantes sur l'impact de l'éco-redevance kilométrique due par les poids-lourds. Communiqué de Presse du 4 février 2009, [http://www.developpement-durable.gouv.fr /IMG/spipwwwmedad/pdf/04.02.2009\\_Impact\\_Eco-redevance\\_poids-lourds\\_cle5338c8.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr /IMG/spipwwwmedad/pdf/04.02.2009_Impact_Eco-redevance_poids-lourds_cle5338c8.pdf).
- PIGOU A. (1920) The economics of welfare. London, MacMillan.
- REPUBLIQUE FRANCAISE (2008) LOI n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, article 153. JORF n°0302 du 28 décembre 2008 page 20224 texte n° 1.
- STERN, N. (2006) Stern Review on the Economics of Climate Change. UK Government Economic Service, London, [www.sternreview.org.uk](http://www.sternreview.org.uk).

WEITZMAN M. (1974), "Prices versus quantities", *Review of Economic Studies*, n° 41, pp 477-491.

## **SIGLES ET ABREVIATIONS**

ADEME : Agence pour le Développement Et la Maîtrise de l'Energie

e-C : équivalent Carbone

e-CO<sub>2</sub> : équivalent CO<sub>2</sub>

GES : Gaz à Effet de Serre

GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

TIC : Taxe Intérieure à la Consommation

TNVTM : Taxe nationale sur les Véhicules de Transport de Marchandises

## **ANNEXES**

**Tableau 1 : Taxes et émissions par unité énergétique, France**

Produit	kg e-CO <sub>2</sub> /GJ	Taxe €/GJ	Ratio taxe/émissions Gazole véhicules=100%	–
Essence sans plomb	73,0	16,92		154%
Gazole véhicules	75,0	11,28		100%
Gazole "pro"	75,0	7,82		69%
Gazole "pro"+TNVTM mini	75,0	9,06		80%
Gazole "pro"+TVNTM maxi	75,0	17,79		158%
Gazole taxis	75,0	6,02		53%
Gazole autres et électricité	75,0	1,49		13%
GPL véhicules	64,0	2,15		22%
GPL autres	64,0	0,93		10%
GPL pour électricité	64,0	0,00		0%
Gaz naturel combustible	57,0	0,33		4%
Gaz naturel (autres et pour électricité)	57,0	0,00		0%
Fioul lourd	74,3	0,44		4%
Electricité France	23,4	4,00		114%