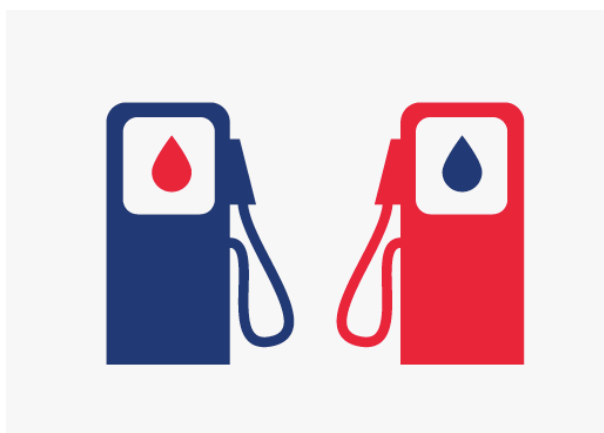


Pour la suppression des avantages fiscaux pour le diesel

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE RESEAU ACTION CLIMAT - FRANCE
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.



Un litre de gazole utilisé comme carburant dans les transports est moins taxé que l'essence de 30% ; en dépit de son impact au moins aussi important sur le climat et des externalités négatives qu'il engrange sur la pollution de l'air, la santé et l'environnement. Un différentiel particulièrement élevé comparé aux taux européens, qui a largement contribué à la diésélisation du parc automobile français et qui paraît encore plus alarmant depuis la classification des particules fines issues du diesel comme cancérogènes par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Éléments de contexte et de compréhension :

Le parc automobile français est un des plus diésélisés au monde avec 64% des véhicules utilitaires et des voitures particulières fonctionnant au diesel en 2011¹. Or l'utilisation du diesel cause de nombreux problèmes, parmi lesquels figurent des impacts très néfastes sur le climat, sur la pollution de l'air, la santé et l'environnement.

Contrairement aux idées reçues, l'utilisation du diesel comme carburant émet plus de CO₂ que l'essence. En effet, si les véhicules diesel ont une consommation moyenne moins élevée que les véhicules essence, et émettent donc moins de CO₂ au kilomètre, le contenu en carbone du gazole est plus important que celui de l'essence, ce qui explique que les véhicules diesel polluent davantage par litre de carburant utilisé. Par ailleurs, le dernier classement des véhicules les moins émetteurs de l'Ademe montre que les consommations moyennes au kilomètre des véhicules diesel et des véhicules essence se rapprochent ce qui conteste encore davantage l'avantage conféré au diesel².

La combustion du diesel engendre davantage de rejet d'oxydes d'azote (NO_x), largement responsable de la formation de l'ozone dans l'atmosphère; d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de particules fines qui entraînent de graves problèmes respiratoires. La France est régulièrement cible de contentieux européens en raison du dépassement des valeurs

1 CCFA, 2011. <http://www.cdfa.fr/IMG/pdf/fu4.pdf>

2 Ademe, 2012. <http://carlabelling.ademe.fr/>

limites autorisés pour la pollution atmosphérique sur son territoire.

Les particules fines issues de la combustion du diesel ont été récemment classé comme cancérigènes par l'organisation Mondiale de la Santé³ et causent la mort de plus de 42 000 Français par an.

Détails de l'avantage accordé :

Globalement, la taxation des carburants a tendance à baisser en France. Depuis 10 ans, les taxes sur le super sont passées de 78% à 60% environ, et celles sur le gazole de 70% à 50%⁴. Or le prix réel du carburant nécessaire pour parcourir 100 km a été divisé par 2,8 depuis 1970: il fallait travailler 23 minutes pour acheter un litre de carburant en 1970 quand cet achat équivaut à 8 minutes de travail en 2010.⁵

Le gazole bénéficie d'un taux réduit de taxe intérieure sur la consommation (TIC). Par litre de carburant, le différentiel s'élève à 17,85€ par hectolitre en France, contre 12,15€ en Europe, en 2011.

Le relèvement des taxes du diésel et niveau de celles de l'essence pourrait rapporter annuellement 7 milliards d'euros de recettes mobilisables pour la transition énergétique.

Impacts de cet avantage sur l'environnement :

La forte diésélisation du parc automobile français est la première conséquence directe de la sous-taxation du carburant dont bénéficient les véhicules diesel en France. Le diesel alimentait 4% des voitures particulières 1980, une proportion passée à 34% en 2000 et 60% aujourd'hui⁶ et qui continue de progresser au-dessus des 70% pour les véhicules neufs.⁷

- L'augmentation du nombre de voiture diesel sur les routes françaises a un effet dramatique sur la pollution atmosphérique et le changement climatique. A titre d'exemple, les émissions cancérigènes HAP dues au gazole ont augmenté de 140% entre 1990 et 2009 alors qu'elles ont diminué dans tous les autres secteurs.

- En raison de la sous-taxation du diesel comparativement à l'essence, l'augmentation de la part des véhicules diesel a également pour effet pervers de creuser les recettes de l'Etat. Le manque à gagner qui en résulte équivaut à 6,9 milliards d'euros par an⁸.

- La diésélisation de notre parc automobile va de paire avec notre dépendance aux importations. En effet, les importations européennes de gazole sont croissantes alors que la demande extérieure en essence se réduit. L'avantage fiscal du diesel ne fait pas non plus l'affaire de l'industrie du raffinage française, dont les capacités sont saturées pour le gazole

³ <http://www.actu-environnement.com/ae/news/impact-sante-vehicule-diesel-cancerogene-oms-15922.php4>

⁴ La Fnaut s'oppose au retour de la TIPP flottante. <http://www.fnaut.asso.fr/index.php/toute-actualite/39-communiqués-presse/276-la-fnaut-soppose-au-retour-de-la-tipp-flottante.html>

⁵ Selon les travaux de l'économiste Jean Marie Bauvais <http://www.ladepeche.fr/article/2012/03/16/1307920-la-voiture-3-fois-plus-chere-que-les-transports-en-commun.html>

⁶ CCFA www.ccfa.fr/IMG/pdf/fu4.pdf

⁷ Sainteny Guillaume, Plaidoyer pour l'éco fiscalité, Buchet et Chastel Ecologie, mai 2012.

⁸ Cour des Comptes, référé Les dépenses fiscales rattachées à la mission écologie, aménagement et développement durable relatives à l'énergie, Mars 2013. <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Les-depenses-fiscales-rattachees-a-la-mission-ecologie-amenagement-et-developpement-durables-relatives-a-l-energie>

mais excédentaires pour l'essence. En outre, pour extraire plus de gazole, une raffinerie émet plus de CO₂ par litre raffiné qu'une raffinerie qui n'opère pas la même optimisation, soit 0,30tCO₂/t brut au lieu de 0,19tCO₂/t⁹.

- Le maintien artificiel des coûts du carburant à un niveau faible détourne les Français des alternatives durables existantes comme les modes de transports doux et les transports collectifs. Seuls 12% des trajets de proximité se font en transports en commun.

- La sous-taxation du diesel a d'autres effets pervers, notamment celui d'encourager les trajets longue-distance en voiture, au détriment du train.

→ **Devant tous ces constats, la sous-taxation du diesel est injustifiable.**

Contradiction avec les engagements de l'Etat

Les faveurs fiscales accordées au diesel amoindrissent nos espoirs d'atteindre les objectifs que l'Etat s'est fixé en termes de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air, à savoir l'engagement de réduire de 20% nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et le Plan Santé Environnement acté lors du Grenelle de l'environnement.

Au regard des promesses politiques de développer une mobilité soutenable, il est inadmissible que le transport en commun de voyageurs, deux à trois fois moins polluant que les véhicules particuliers au kilomètre parcouru, soit taxé à hauteur de 39,19€ par hectolitre, à peine moins que le gazole applicable aux véhicules particuliers (42,89€ par hectolitre.)

Demandes des associations

- Supprimer immédiatement l'avantage donné au diesel en France en rehaussant la TICPE sur le gazole pour rapidement l'aligner sur celle de l'essence pour enfin la majorer par unité de carbone. La logique consiste à taxer davantage les carburants les plus préjudiciables à l'environnement afin d'encourager les choix les plus vertueux chez les consommateurs. Cette mesure constitue donc un minimum puisque la pollution atmosphérique est plus élevée pour le gazole que pour l'essence. La reconversion du secteur automobile français étant de toute façon inéluctable pour des raisons sanitaires et de climatiques, la tendance doit s'inverser dès aujourd'hui. Au Royaume-Uni, l'égalisation des taxes sur l'essence et le gazole n'a pas mené à la destruction du secteur des véhicules diesel, dont la part sur le marché est égale à celle des véhicules essence.

- La France doit soutenir la proposition de directive de la Commission Européenne sur la taxation de l'énergie et le principe de proportionnalité. Cette décision appartient au Conseil des Ministres où l'unanimité fait loi en matière de fiscalité. La directive permettra notamment de décourager le tourisme à la pompe qui s'opère actuellement au profit des pays voisins (Luxembourg) et réduit les recettes publiques.

- Le gouvernement doit enrayer la baisse des taux de fiscalité sur les carburants en général pour permettre la réduction de l'utilisation des véhicules individuels qui pèse fortement dans le bilan carbone et le déficit commercial de la France, considérablement creusé par une facture énergétique qui atteint les 60 millions d'euros en 2011.

- La suppression de ces avantages sera compensée par des mesures sociales de soutien aux ménages les plus affectés par cette mesure. Il incombe également au gouvernement de mettre à disposition des automobilistes des alternatives durables et viables avec notamment un renforcement des transports collectifs et la promotion des modes de transports actifs (vélo, marche).

⁹ L'impact du futur marché de quotas d'émission de gaz à effet de serre sur la compétitivité de l'industrie européenne du raffinage. Rapport pour Total. Décembre 2003

- Cette révision du taux de référence des taxes sur le diesel devra intégrer la suppression des avantages fiscaux accordés à certains secteurs très émetteurs comme les routiers. Elle devra être accompagnée d'une réforme des mécanismes politiques qui incitent aujourd'hui à l'achat de véhicules diesel tel que le dispositif de bonus malus, basé sur les émissions moyennes de CO2 par kilomètre.

Fiche réalisée par le
Réseau Action Climat – France (RAC-F)