

Position de l'UTP

Une demande légitime de neutralisation
de la taxe carbone pour
le transport public urbain

20 octobre 2009



Position de l'UTP

UNION
DES TRANSPORTS
PUBLICS
ET
FERROVIAIRES

Une demande légitime de neutralisation de la taxe carbone pour le transport public urbain

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) représente les entreprises de transport public urbain (6,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 87 000 salariés) et de transport ferroviaire en France.

Le principe pollueur-payeur a de tout temps été approuvé par l'UTP. C'est donc avec intérêt que notre union professionnelle a suivi les travaux de la mission confiée par Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, à Michel Rocard sur l'instauration d'une contribution climat-énergie.

Les travaux conduits en juillet 2009 se traduisent par la mise en œuvre d'une nouvelle fiscalité environnementale inscrite dans le projet de loi de finances pour 2010.

Cette taxe carbone vise à inciter au changement de comportements des différents agents économiques (Etat, collectivités locales, entreprises, ménages) pour lutter contre le changement climatique et permettre la réduction des gaz à effet de serre (GES).

Si l'UTP ne peut qu'approuver cette orientation qui devrait conduire à un report modal de la voiture particulière vers les transports publics, elle demande la neutralisation de la taxe carbone pour les transports publics.

Il est en effet **indispensable que notre secteur professionnel bénéficie de mesures d'accompagnements visant à compenser cette taxe** pour les autorités organisatrices et les entreprises gestionnaires de réseaux de transport, et ce à double titre.

En premier lieu, **les transports publics sont les seuls à même de répondre aux enjeux environnementaux**, dans la mesure où le secteur des transports individuels est celui dont les émissions de gaz à effet de serre croissent le plus rapidement. Il est donc impératif de donner toutes les chances au développement des modes collectifs qui ne concourent qu'à une part très faible des émissions Transports. Dans une grande agglomération, les transports publics génèrent environ 4% des émissions de GES alors qu'ils représentent 15% des déplacements. Aussi, il convient de ne pas entamer encore l'équilibre de notre secteur par une taxe sur les émissions de GES, d'autant que, rapportées au nombre de personnes transportées, celles-ci restent largement inférieures à celles du véhicule individuel. Soucieux de réduire au maximum leurs impacts sur l'environnement et leur dépendance aux énergies fossiles, les collectivités locales et les opérateurs sont attentifs dans leurs politiques de renouvellement de leur parc de véhicules. Ils privilégient des matériels de moins en moins «énergivores» et polluants.

Par ailleurs, le secteur des transports publics est **structurellement économiquement fragile. Service public par excellence**, financé pour une large part par les collectivités

Position de l'UTP

Une demande légitime de neutralisation de la taxe carbone pour le transport public urbain

locales via leurs fiscalités locales et par les employeurs via le Versement Transport, le transport public offre aux voyageurs des tarifs attractifs qui engendrent des recettes commerciales couvrant moins de 40% des dépenses d'exploitation.

La stricte application de la taxe carbone à notre secteur professionnel, sans **mesures de compensation financière pour en neutraliser l'impact**, viendrait alourdir le coût des services de transport public et serait un obstacle à leur développement et à l'objectif affiché d'un report modal de la voiture particulière vers les modes collectifs, plus respectueux de l'environnement.

L'enjeu du report modal oblige à un saut qualitatif et quantitatif de l'offre de transport public. Ceci passe par la poursuite des engagements des collectivités locales et des opérateurs vers une amélioration de l'existant mais aussi des investissements massifs pour le développement des réseaux. En effet, depuis plus de trois ans, la montée des préoccupations environnementales de nos concitoyens, associée à un réel effort de développement des services de transport (création de lignes de tramways ou de BHNS, voies réservées aux autobus, navettes et transport à la demande, vélos en libre service, information voyageurs et centrales de mobilité, gammes tarifaires attractives...) se sont traduites par une hausse de la fréquentation du transport public dans toutes les agglomérations françaises.

La répercussion de la taxe carbone sur les prix des transports risque de donner un coup de frein à cet élan et d'avoir des conséquences très importantes tant sur les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre que sur l'emploi.

Rappelons qu'à ce jour, le transport public reste l'un des gisements les plus dynamiques en termes d'emplois pérennes, non délocalisables et répartis sur l'ensemble du territoire français. C'est donc plus que jamais un secteur phare de l'économie nationale, à plus forte raison en période de crise économique comme celle que traverse actuellement le pays.

Taxer « carbone » le transport public, sans compensation pour ne pas en pénaliser le financement, est ainsi contradictoire avec la priorité, affichée par la loi dite « Grenelle I » (Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement) d'un développement de l'usage des transports collectifs de personnes.

La cohérence des actions de l'Etat oblige à un traitement spécifique de notre secteur professionnel totalement en phase avec la politique gouvernementale en faveur d'une mobilité durable.