

Äddi Tanktourismus ? - Les effets potentiels

Dans son Plan National intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC), le Luxembourg ambitionne de baisser ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55% hors système de quotas d'émissions (ETS) à l'horizon de 2030 par rapport à 2005¹. Tous les secteurs sont concernés, et plus particulièrement le secteur des transports qui représente 60,9% des émissions luxembourgeoises hors ETS. En raison de son poids non-négligeable, le gouvernement souhaite réduire les émissions de ce secteur de 62%.

L'alignement des prix du carburant du Luxembourg et de la Grande Région, engendrant la sortie du tourisme à la pompe, est l'une des stratégies pouvant permettre au gouvernement d'atteindre ces objectifs. Cette stratégie, qui pourrait passer par une augmentation de la taxe carbone², mérite d'être débattue pour des raisons économiques, fiscales, mais aussi environnementales et sociales. Il convient en effet d'évaluer les conséquences auxquelles le Luxembourg pourrait être confronté dans le cas purement hypothétique où le gouvernement décidait d'ajuster le prix du carburant à celui de la Grande Région.

Une décision qui ne serait pas sans conséquence pour le Luxembourg...

L'augmentation de la taxe carbone entraînerait une baisse des ventes de carburant, engendrant inévitablement une perte des recettes issues des taxes d'accises, de la TVA ainsi que de la taxe carbone (à moyen et long terme³). L'ensemble de ces recettes (hors TVA) représente 1,2% du PIB et 4,3% du total des recettes de l'Etat attendues en 2023⁴. Ces pertes fiscales seraient également accentuées par la diminution des ventes de cigarettes et d'alcool qui sont fréquemment effectuées par des non-résidents en raison de prix plus avantageux au Grand-Duché⁵. D'après les projections du STATEC, le Luxembourg pourrait perdre environ 650 millions d'euros de recettes fiscales d'ici 2030 dans le cas d'un recul des ventes de carburant dues aux mesures du PNEC, qui n'envisage pourtant pas un alignement du prix des carburants sur les pays voisins⁶.

Les entreprises de transport, quant à elles, feraient face à une hausse de la pression sur

leur structure de coûts. Dans le contexte actuel d'inflation, ceci pourrait s'avérer préjudiciable.

De plus, une forme de « tourisme à la pompe inversé » pourrait se manifester si des éventuelles modifications de politique de prix du carburant intervenaient dans les pays frontaliers.

Par ailleurs, l'alignement des prix du carburant dans la Grande Région impacterait le marché du travail. En raison du recul de l'activité économique et de la possible fermeture de certaines stations essence (bien qu'à long terme des opportunités de reconversion en station d'hydrogène ou électrique existent), des emplois⁷ pourraient être supprimés ou reconvertis⁸.

La hausse des prix du carburant impliquerait également un possible creusement des inégalités au Luxembourg, ainsi que dans la Grande Région⁹, étant donné que les coûts énergétiques représentent une proportion plus importante du budget des ménages à faible revenu. Selon le rapport du STATEC¹⁰, les

¹ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2023/04-avril/17-pnec/pnec-avant-projet-de-mise-jour.pdf>

² Pour s'aligner sur les prix de vente des pays limitrophes, la taxe CO₂ luxembourgeoise devrait, toutes choses égales par ailleurs, passer de 30€ la tonne à environ 200€. Voir : <https://www.fondation-idea.lu/2023/12/14/une-taxe-carbone-a-200-euros-au-luxembourg/>.

³ En effet, dans un premier temps, l'effet d'une hausse du taux pourrait compenser, du moins en partie, l'effet de la baisse des ventes.

⁴ Publications - Chambre de Commerce Luxembourg (cc.lu)

⁵ Si le prix de l'alcool et des cigarettes reste significativement plus faible au Luxembourg qu'à l'étranger, il est néanmoins envisageable que les non-résidents continuent à faire leurs achats de ces biens au Luxembourg (à une fréquence réduite), voire qu'ils continuent à y effectuer le plein de carburant (pour des raisons pratiques et par "habitude").

⁶ <https://statistiques.public.lu/fr/publications/series/analyses/2023/analyses-03-23.html>

⁷ Le secteur des stations-services compte 2 200 salariés.

⁸ <https://www.petrol.lu/secteur-petrolier-luxbg-en-chiffres/> [consultation : 09.02.2024]

⁹ Cette reconversion susciterait également de nouveaux besoins de formation.

¹⁰ L'effet sur le budget des ménages dans la Grande Région pourrait être plus significatif qu'au Luxembourg en raison du niveau des salaires plus faible par rapport au Grand-Duché.

¹¹ <https://statistiques.public.lu/dam-assets/catalogue-publications/regards/2019/regards-16-19.pdf>

ménages les plus démunis dépenseraient 1 303€ par an en carburant, soit 4,2% de leur revenu. L'impact sur ces derniers pourrait donc être notable. Un crédit d'impôt CO₂¹¹ plus élevé pourrait en partie contrecarrer cet « effet redistributif », mais aurait également un coût budgétaire plus important dans un contexte de tensions sur les finances publiques. Conjointement avec la hausse des inégalités, l'acceptabilité par la population de la taxe carbone pourrait être compromise. En raison de son poids sur le pouvoir d'achat des ménages, la taxe carbone pourrait possiblement générer des tensions sociales. Selon Douenne et Fabre (2020)¹², les citoyens sont plus enclins à accepter une taxe carbone lorsque son efficacité est perceptible et que le gouvernement procède à une redistribution suffisante.

Cependant, la sortie du tourisme à la pompe pourrait améliorer certains aspects écologiques et sociaux. L'augmentation de la taxe carbone au Luxembourg diminuerait les ventes de carburant aux particuliers non-résidents et aux transporteurs en transit, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂ nationales telles que mesurées dans les inventaires d'émissions et facilitant ainsi l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du PNEC (cf. encadré 1).

Encadré 1 : La comptabilisation des émissions de GES

La méthode des « inventaires de gaz à effet de serre » est la méthode la plus répandue au niveau européen pour comptabiliser les émissions de GES. Également utilisée dans la formulation des objectifs environnementaux nationaux (p.ex. dans le PNEC), elle est basée sur la production et prend en compte la totalité des émissions de GES résultant d'activités qui ont lieu sur un territoire¹³ (les émissions liées au transport aérien international¹⁴ et à la navigation sont exclues).

¹¹ Le gouvernement luxembourgeois a augmenté le crédit d'impôt en janvier 2024, s'élevant ainsi à 168 € par an pour des personnes ayant un revenu annuel égal à ou moins de 40 000 euros.
<https://wdocs-pub.chd.lu/docs/exped/0143/169/287694.pdf>

¹² <https://www.cairn.info/revue-regards-croises-sur-l-economie-2020-1-page-87.htm?ref=doi>

¹³ https://statistiques.public.lu/dam-assets/fr/actualites/territoire/territoire-climat/2021/12/20211227/STN64_Note_methodologique_271221.pdf

¹⁴ Les vols intra-européens sont inclus dans le marché de quotas SEQE-UE, tandis que les vols extra-européens font partie du Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA), voir mesure N° 431 du PNEC, juillet 2023.

¹⁵ Hypothèse : L'augmentation de prix du carburant décourage les véhicules en transit de s'approvisionner en carburant au Luxembourg et

Les émissions résultant des ventes de carburant aux non-résidents sont donc comptabilisées au Luxembourg alors qu'elles ne sont pas forcément émises au sein du pays. Par conséquent, la diminution apparente des émissions de GES luxembourgeoises due au transfert des ventes de carburant à l'étranger n'affecterait guère les émissions globales, mais augmenterait les émissions dans les territoires voisins.

Finalement, les prix élevés du carburant désinciteraient certains individus à se déplacer en voiture. La diminution relative du trafic¹⁵ qui en découlerait serait susceptible d'engendrer une baisse des coûts socio-économiques (santé, qualité de vie, entretien des routes...), ainsi qu'une réduction de la pollution atmosphérique¹⁶. Par exemple, une diminution de la pollution aux particules fines entraînerait une réduction de l'incidence de certaines maladies et donc également des coûts de santé¹⁷. De plus, les individus pourraient changer leurs habitudes de mobilité et opter pour des voitures électriques/hybrides ou la mobilité douce. (voir section *Le changement des habitudes de mobilité*).

L'effet miroir dans la Grande Région

Un prix du carburant au Luxembourg égal à celui dans les pays frontaliers impliquerait que les ventes de carburant augmenteraient à l'étranger suite au renoncement d'une partie des ménages et transporteurs à se déplacer spécialement vers le Luxembourg pour s'approvisionner en carburant, diminuant ainsi également les détours effectués. Par conséquent, une amélioration des recettes fiscales (y compris de la taxe carbone si celle-ci existe) serait enregistrée dans les pays limitrophes. Néanmoins, la hausse des ventes

le nombre de salariés frontaliers se rendant au travail en voiture reste constant, voire diminue. Par conséquent, le nombre de véhicules circulant au Luxembourg baisse en comparaison à un scénario à politique inchangée.

¹⁶ En effet, l'usure des pneus et l'abrasion des plaquettes de frein contribuent à la présence de microplastiques dans l'air. L'inhalation de ces particules fines est particulièrement dangereuse du fait que ces dernières pénètrent directement dans l'appareil respiratoire et peuvent causer des pathologies pulmonaires (allergies, asthme, ...) et cardiovasculaires (p.ex. accident vasculaire cérébral).

¹⁷ Cependant, la diminution des coûts de santé serait modérée ; 0,37 Mrd d'euros.

Source : https://environnement.public.lu/dam-assets/fr/actualites/2016/11/etude_tt/Tanktourismus_langfassung.pdf

de carburant serait accompagnée d'une augmentation apparente des émissions¹⁸.

Le changement des habitudes de mobilité

Un des avantages collectifs d'un tel alignement résiderait dans une moindre attractivité des véhicules thermiques dans l'ensemble de la Grande Région du fait de la hausse des prix du carburant. Ainsi, la transition vers des voitures électriques ou hybrides accélérerait probablement. Actuellement, seul 8,13% du parc automobile luxembourgeois est composé de voitures électriques et hybrides rechargeables, l'objectif pour 2030 étant de 49%¹⁹. Une condition, parmi d'autres, pour atteindre cet objectif est que le coût global d'une voiture électrique (la voiture, l'électricité, ...) soit plus faible que celui d'une voiture fossile. Selon un rapport de la Chambre de Commerce¹⁹, le coût d'un plein d'électricité pour parcourir 100 kilomètres est actuellement²⁰ moins coûteux qu'un plein de diesel, soit 3,61€ contre 7,04€ sur la période juillet-septembre 2023. Cette différence de prix pourrait accélérer l'électrification du parc automobile luxembourgeois et grand régional, cette dernière étant favorisée par le règlement européen 2023/851 qui interdit la vente de voitures neuves à essence et diesel à l'horizon 2035. De plus, l'augmentation de la taxe carbone inciterait les individus à modifier leurs habitudes de mobilité en utilisant des moyens de transport alternatifs tels que les transports publics, la mobilité douce et le covoiturage.

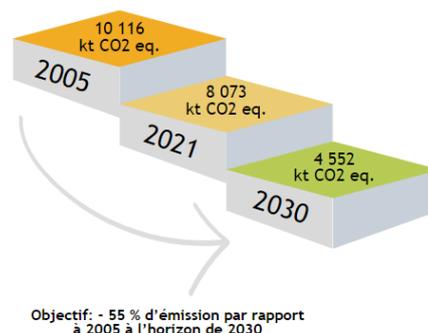
Autres stratégies de décarbonation

À côté de ses objectifs nationaux de réduction des émissions de GES à atteindre en 2030 fixés pour chaque pays membre de l'Union européenne (UE), la « Effort Sharing Regulation (ESR) » offre à 9 pays membres de l'UE²¹, dont le Luxembourg, l'opportunité de compenser une partie de ses émissions de GES

hors ETS par l'achat de certificats européens, leur offrant ainsi une certaine flexibilité²².

Bien que ce règlement permettrait de limiter les pertes fiscales pour le Luxembourg²³, contrairement à l'alignement des prix du carburant dans la Grande Région, ses limites diminuent son impact sur la réduction des émissions. En effet, la Commission européenne a fixé une limite annuelle maximale de 4% des émissions qui peuvent être compensées de cette façon pour le Luxembourg, soit 339 kt de CO₂ par an. Afin d'atteindre son objectif de réduction des émissions de GES de 55% d'ici 2030, une réduction de 3 521 kt CO₂ eq. est nécessaire. Une diminution des émissions par ce seul mécanisme serait donc insuffisante pour atteindre l'intégralité de l'objectif (cf. Figure 1). De plus, le règlement européen 2018/842²⁴ ne prévoit pas la continuation de ce mécanisme de flexibilité au-delà de 2030 pour parvenir à la neutralité climatique. Une grande incertitude subsiste donc quant à l'utilisation future de cet avantage par le Luxembourg, qui serait donc insuffisante pour atteindre les objectifs climatiques à long terme.

Figure 1 : Réduction des émissions de GES nécessaire pour le Luxembourg



Une décision difficile

La problématique liée à l'alignement des prix du carburant au Luxembourg sur ceux de ses pays voisins reste donc une question majeure et ouverte. D'un côté, un tel alignement pourrait entraîner une accélération de la

¹⁸ Cette dernière serait quelque peu « diluée » dans les bilans nationaux compte tenu de la taille des pays voisins.

¹⁹ <https://www.cc.lu/toute->

[information/publications/detail/actualite-et-tendances-n28-voitures-electriques-au-luxembourg-maitriser-la-transition-face-aux-defis?tx_ccpublications_publications%5Bpage%5D=1&cHash=efcc92a278e9b20161b9394843071dde](https://www.cc.lu/toute-)

²⁰ Le gouvernement a mis en place des aides qui permettent de réduire le prix d'un plein d'électricité. Ces dernières seront probablement supprimées dans le futur.

²¹ Les pays bénéficiant de cet avantage doivent satisfaire certaines conditions : objectifs environnementaux ambitieux, absence d'allocations gratuites de quotas au sein du marché ETS en 2013...

²² <https://api.taylorfrancis.com/content/chapters/oa-edit/download?identifierName=doi&identifierValue=10.4324/9789276082569-5&type=chapterpdf>

<https://fedil-echo.lu/focus/en-route-vers-les-objectifs-climatiques-2030-les-defis-du-luxembourg-pour-reduire-les-emissions-du-transport/>

²³ <https://fedil-echo.lu/focus/en-route-vers-les-objectifs-climatiques-2030-les-defis-du-luxembourg-pour-reduire-les-emissions-du-transport/>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0842&from=FR#:~:text=Le%20pr%C3%A9sent%20r%C3%A8glement%20C%20pour,les%20secteurs%20relevant%20de%20>

diminution déjà entamée des ventes de carburant et des émissions de GES. De plus, il pourrait inciter les individus à opter pour des moyens de transport alternatifs et contribuer à l'électrification du parc automobile. D'un autre côté, le Luxembourg pourrait subir des pertes de recettes fiscales, des effets redistributifs défavorables ainsi qu'une perte de compétitivité dans certains secteurs. La

complexité du sujet démontre qu'aucune solution indolore n'existe et que, dans chacun des cas, le Luxembourg devra faire des concessions.

Nathalie Koch

info@fondation-idea.lu

Annexe : Effets potentiels d'un alignement des prix des carburants luxembourgeois sur ceux des pays limitrophes

		Luxembourg	Pays frontaliers et autres*
Aspects positifs potentiels	Fiscalité		<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des ventes de carburant (et des produits habituellement vendus en station - tabac, alcool...) → Hausse des recettes fiscales de la taxe carbone (si présente), des taxes d'accises et de la TVA
	Environnement et société	<ul style="list-style-type: none"> Diminution des ventes de carburant aux particuliers non-résidents et aux transporteurs en transit → réduction des émissions de CO₂ nationales Diminution de l'utilisation de la voiture → réduction du trafic Changement des habitudes de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des détours effectués pour l'approvisionnement en carburant
		<ul style="list-style-type: none"> Renchérissement des combustibles fossiles dans toute la zone transfrontalière : → incitation à se tourner vers la « mobilité durable » (transports publics, mobilité douce, réduction des déplacements, électromobilité, ...) → accélération de l'électrification du parc automobile 	
Aspects négatifs potentiels	Fiscalité	<ul style="list-style-type: none"> Diminution des ventes de carburant aux particuliers non-résidents et aux transporteurs en transit (et des produits habituellement vendus en station - tabac, alcool...) → Perte des recettes des taxes d'accises, de la TVA et de la taxe carbone Hausse de la pression sur la structure de coûts des entreprises Risque de "tourisme à la pompe inversé" 	
	Environnement et société	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'emplois (recul de l'activité économique et possible fermeture de certaines stations essence) Effets redistributifs défavorables → augmentation plus significative des coûts de carburant pour les ménages modestes Acceptabilité de la taxe carbone 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des ventes de carburant → hausse des émissions de CO₂ nationales Effets redistributifs défavorables → augmentation plus significative des coûts de carburant pour les ménages modestes qui avaient l'habitude de s'approvisionner en carburant au Luxembourg Acceptabilité de la taxe carbone

* pays dans lesquels les véhicules en transit décident de s'approvisionner en carburants fossiles