

## La taxe carbone, une injustice sociale? C'est vite dit

Par [Jade Lindgaard](#)

Tous unis derrière Ségolène Royal contre la taxe carbone? C'est le front qui se dessine à gauche pour s'opposer au projet gouvernemental de contribution climat énergie (CCE). Cette taxe est un «*piège*», une mesure «*antisociale*» et un geste «*grave pour l'écologie*», a répété la présidente de la région Poitou-Charentes lors d'**une conférence de presse** mardi matin à l'Assemblée nationale.

La taxe carbone serait «*injuste socialement*», a aussi expliqué **Martine Aubry** dimanche à La Rochelle en clôture de l'université d'été socialiste. «*Injuste pour les citoyens*», **pour le parti communiste**. «*Socialement injuste*», dénonce **le NPA d'Olivier Besancenot**. Elle reviendrait à «*faire payer la facture aux plus pauvres tout en augmentant encore les profits des entreprises*», accuse **le parti de gauche de Jean-Luc Mélenchon**.

«*Il y a un risque réel*», a reconnu lundi matin Michel Rocard, président de la **conférence d'experts** qui a planché sur le sujet début juillet. Les conclusions de leur rapport prônent une taxation initiale du carbone à hauteur de 32 euros la tonne, à l'exclusion des industries les plus polluantes – déjà soumises aux quotas du marché européen ETS – et avec une restitution des recettes pour partie aux ménages et pour partie aux entreprises sous la forme d'un allègement des charges sociales.

Le gouvernement a déjà déçu leurs attentes en annonçant un prix de départ de 15 euros la tonne de CO<sub>2</sub>, de moitié inférieur au compromis de la commission Rocard. Reste une inconnue: quel usage sera fait des recettes (environ 4 milliards d'euros) de cette taxe ? Elles devraient être entièrement reversées aux agents économiques, a annoncé la ministre de l'économie Christine Lagarde. «*Sur la feuille d'impôt ou le bulletin de salaire*», a précisé mardi matin le ministre du budget Eric Woerth. Pas sous la forme d'un abaissement de la contribution sociale généralisée (CSG) a corrigé quelques heures plus tard le premier ministre François Fillon, mais par un allègement des charges sociales qui permettrait une compensation pour les salariés sur la feuille de paie. Et avec un mécanisme redistributif spécifique pour les ménages les plus défavorisés.

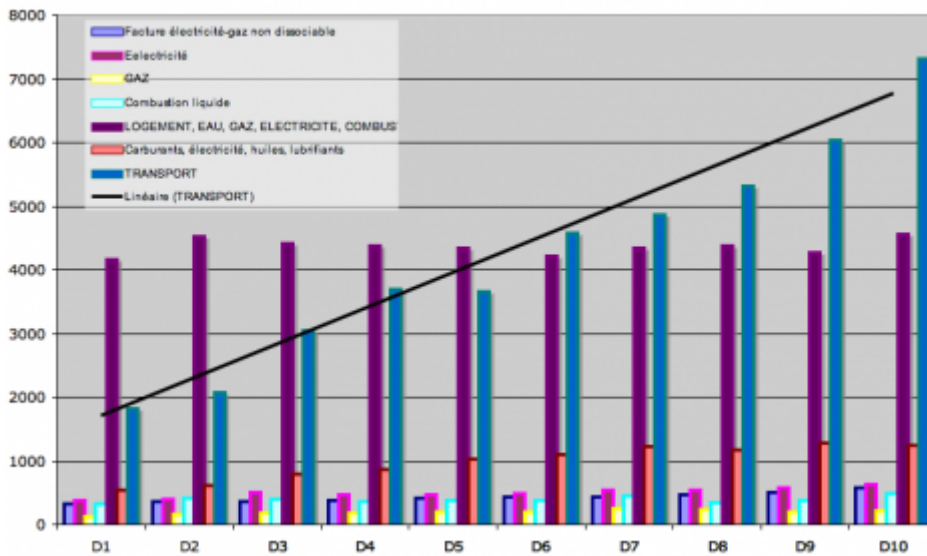
Non progressive fiscalement, puisque son taux d'imposition moyen n'augmente pas avec le niveau de vie, la contribution climat énergie est-elle socialement régressive? Oui, clame une partie de la gauche, qui lui oppose pêle-mêle la taxation des profits de Total, la généralisation des bonus malus aux produits et services ayant une alternative (Royal), la planification

écologique (parti de gauche), transports en commun gratuits et nouveau service public du logement (NPA), ou on ne sait pas très bien quoi (le parti communiste).

Régression sociale? Non, si cette taxe est assortie de sévères conditions de restitution, et si l'on prend en compte ses effets potentiels sur le reste de l'économie. Notamment l'anticipation de la hausse du coût des énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon), conséquence annoncée de l'épuisement des ressources naturelles accessibles à un prix acceptable. Rien ne rendrait les agents économiques plus vulnérables qu'une hausse du prix du carburant et des énergies domestiques sans mécanismes de compensation. Or de quelle marge de manœuvre budgétaire disposeront à l'avenir les pouvoirs publics pour subventionner les consommations des ménages et des entreprises ? Et pendant combien de temps ? Ponction fiscale, la contribution climat énergie est aussi une recette, un encouragement aux investissements verts, le signal que le temps du carbone bon marché est résolu. Ce qui paraît plus équitable aujourd'hui le sera-t-il demain ? Pas sûr.

Ce qui semble a priori socialement injuste peut-il devenir acceptable ? Sans doute, si l'on déploie la réflexion sur le partage des richesses sur une plus longue durée que le temps qui nous sépare de la prochaine élection présidentielle: depuis 50 ans, le bas prix de l'énergie a dicté notre modèle de développement en le rendant dépendant du pétrole, et a piégé les classes moyennes dans des banlieues pavillonnaires de plus en plus éloignées des centres-villes. C'est ce mode de vie et de travail qui entre aujourd'hui en crise, même sans la taxe carbone. Urbanisme, architecture, mobilité, aménagement du territoire, marché de l'immobilier, endettement public sont à repenser avec la même exigence d'équité que pour le développement de la fiscalité écologique. Cela passe par le renversement de quelques idées reçues.

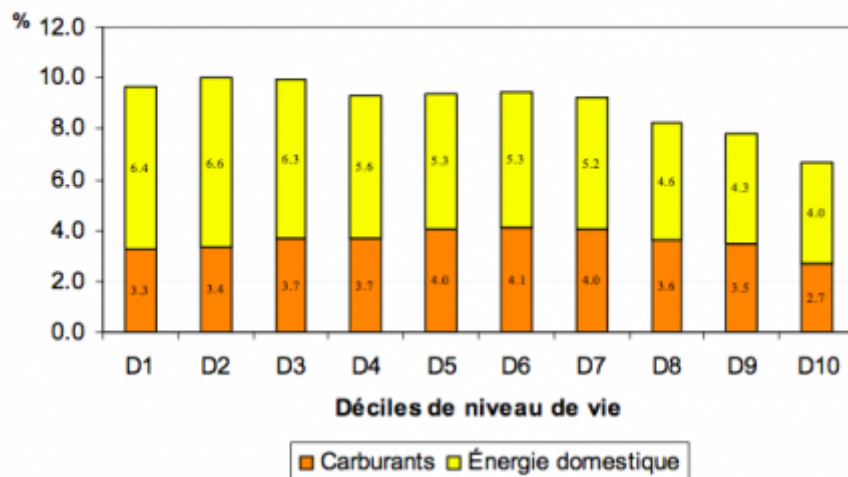
- **Les riches consomment plus de CO2 que les pauvres**



Consommation des ménages par décile de la population (Insee)

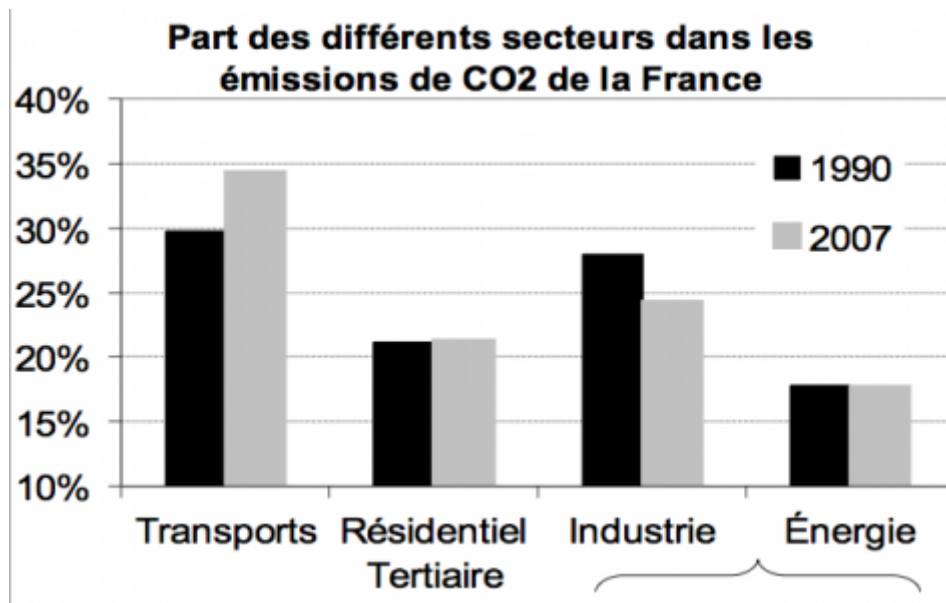
C'est flagrant en matière de transports : la consommation énergétique des ménages augmente avec les revenus. Les riches dépensent plus d'énergies que les pauvres. Et c'est essentiellement dû à la voiture. C'est aussi vrai en grande partie lorsque l'on regarde non plus le volume des consommations mais la part des dépenses de carburant dans les consommations totales des ménages : le pourcentage augmente avec le niveau de vie jusqu'à un certain point – le huitième décile – à partir duquel il décroît.

**Part budgétaire des dépenses énergétiques totales  
(en % de la consommation totale)  
par niveau de vie**



Les dépenses énergétiques des ménages (Insee, Budget des familles, 2006)

Or les transports sont le premier secteur émetteur de CO2 en France (presque 35% en 2007), devant l'industrie (presque 25%), le résidentiel et le tertiaire (un peu plus de 20%) et enfin l'énergie (autour de 17%).



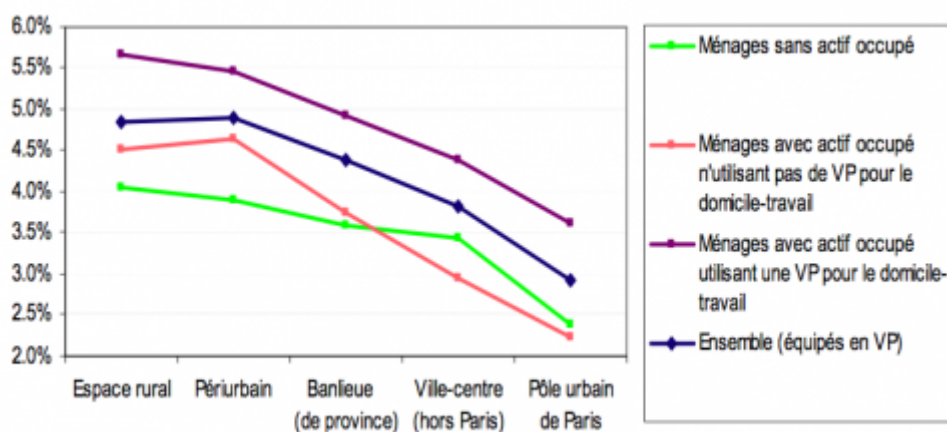
Les émissions de CO2 en France (CITEPA)

Pour Philippe Quirion, économiste au centre international de recherche sur l'environnement et le développement (**Cired**) et membre du réseau action-climat (**Rac**), *«on ne peut pas juger de la justice d'une taxe carbone sans discuter de ce qu'on fait des recettes. Si on redistribue les recettes aux ménages avec un montant forfaitaire, c'est progressif car les plus pauvres gagneront de l'argent et les plus riches y perdront»*. Ce sont en particulier les urbains pauvres qui y gagneront le plus, car ce sont ceux qui consomment le moins en transport et en logement.

En revanche, et c'est bien sûr là que réside le risque inégalitaire de la CCE, la part des dépenses budgétaires consacrée aux énergies domestiques par les ménages baisse au fur et à mesure que le revenu augmente. Plus on est pauvre, plus elles pèsent dans les dépenses.

Les ménages exposés au renchérissement des carburants (Insee, Budget des familles, 2006)

Par ailleurs, l'inégalité territoriale face à la taxe carbone est très forte, comme le montrent les travaux de l'Insee. Il y a des populations qui y perdent plus que d'autres en fonction de là où elles habitent: ce sont les ruraux et les périurbains.



Les ménages exposés au renchérissement des carburants, par répartition territoriale (Insee, Budget des familles, 2006)

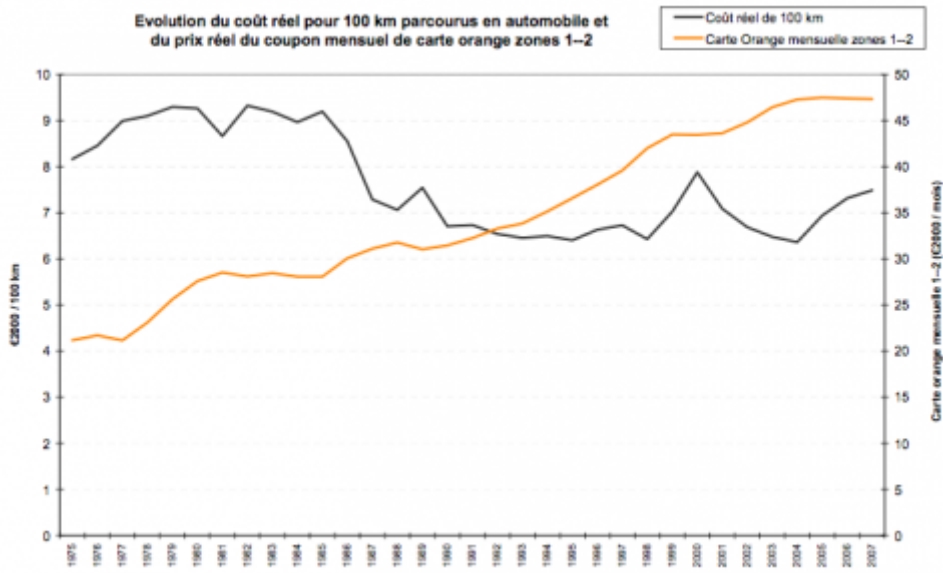
L'Insee a distingué des cas types de ménages d'où il ressort qu'une famille monoparentale de niveau de vie modeste habitant en banlieue ou en province serait moins touchée par une taxe carbone qu'un couple de retraités sans enfant au niveau de vie élevé en milieu rural ou périurbain, ou même qu'une famille de deux parents avec enfants de niveau de vie intermédiaire en milieu rural ou périurbain.

Comme l'expliquait Vincent Marcus (de l'Insee) lors de la conférence d'experts sur la contribution climat énergie: *«L'approche par niveau de vie est insuffisante pour identifier les ménages les plus exposés.»* Il faut tenir compte *«de la dépendance à la voiture, de la localisation, du type de logement»*, et analyser l'offre alternative à disposition ou non des ménages les plus impactés: transports, logement, performance énergétique.

Néanmoins, cette pénalisation des ruraux et périurbains est à mesurer à l'aune de l'avantage dont ils ont bénéficié dans le temps: ils sortent en effet d'une période bénie de presque 50 ans où les prix de l'énergie ont globalement baissé.

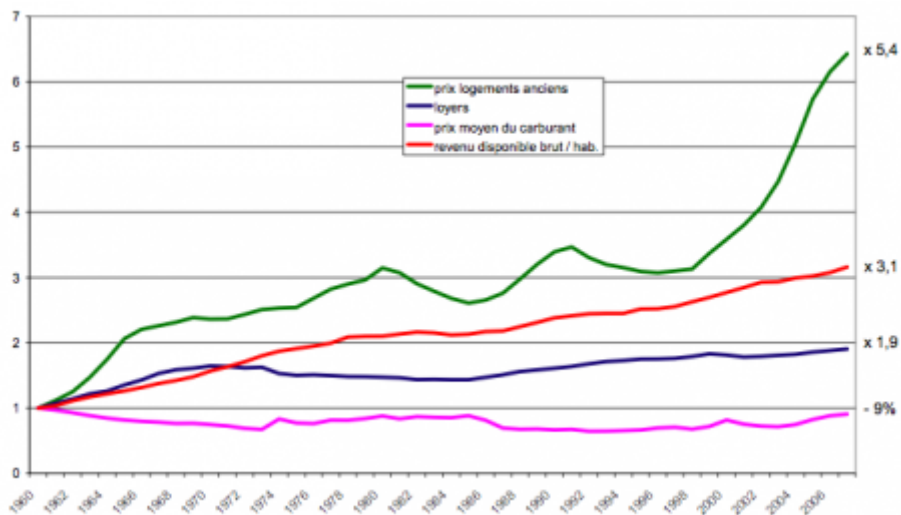
- **Le prix de l'énergie a baissé pour le consommateur**

En 2007 le coût du carburant pour 100 km parcourus a diminué de 8% par rapport à 1975, alors que celui de la carte orange «2 zones» en Ile-de-France a plus que doublé.



Evolution du coût réel pour 100 km parcourus en automobile et du prix réel du coupon manuel de carte orange (zones 1-2) (Cired)

Pendant ce temps, le prix d'achat d'un logement ancien – plutôt en centre-ville – a augmenté de 146,3%, prix qui incite les ménages à rechercher un domicile en banlieue, et en banlieue de plus en plus éloignée. Si l'on fait partir cette courbe de 1960, le prix moyen du carburant pour les voitures individuelles a même baissé de 9% en 2007 (hors inflation). Alors que sur la même période, le revenu disponible brut des ménages est multiplié par plus de 3 (selon l'Insee), les loyers par presque deux et le prix de l'ancien par plus de 5 (selon le Cired).



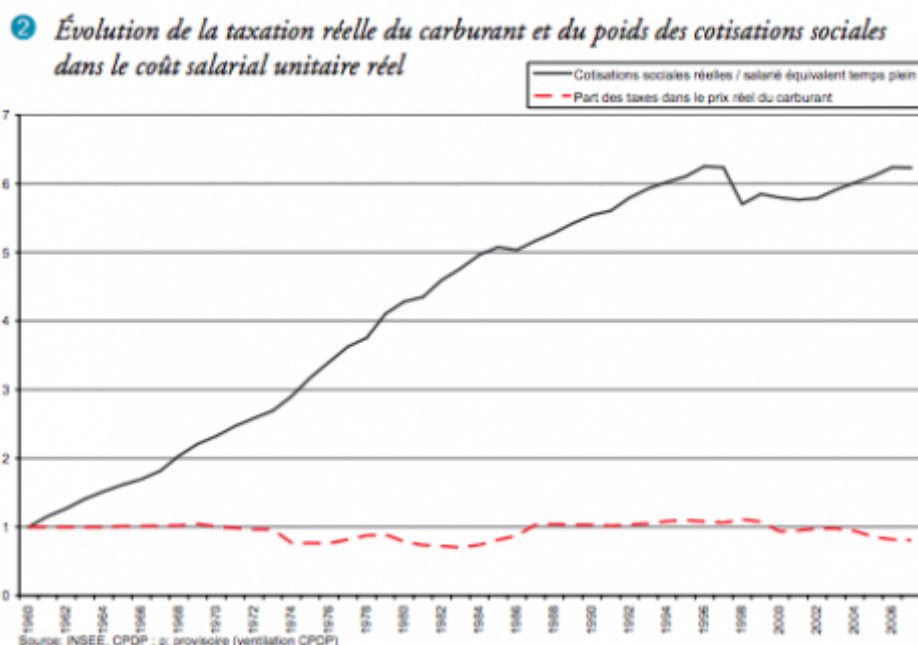
Evolution 1960-2007 en euros constants, base 1 en 1960 (Cired)

La conjonction d'un bas prix de l'énergie et d'un haut niveau des loyers a créé une incitation à la mobilité et donc un recours accru à l'automobile.

La baisse du coût du carburant pour les automobilistes s'explique par l'évolution du prix du carburant: selon les estimations du Cired, en euros constants de 2000, le prix annuel moyen

des carburants pour les automobilistes français est passé de 1,22 euro par litre en 1960 à 0,84 en 1972, monte à 1,01 en 1974 après le choc pétrolier, retombe autour de 0,82 entre 1988 et 1998, et retrouve en 2007 son niveau de... 1963.

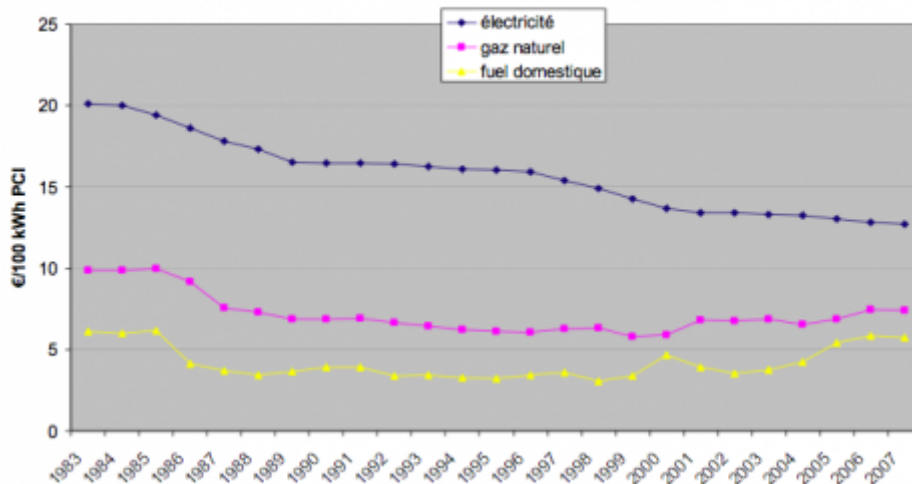
Cette dynamique a été encouragée, et c'est là que se fait directement le lien avec l'actuelle discussion autour de la taxe carbone, par l'évolution de la fiscalité: le poids de la fiscalité par litre de carburant a baissé – légèrement – entre 1960 et 2006. Or, TIPP et TVA représentent 71% du prix des carburants. Cette inflexion est due au report de la demande sur l'essence sans plomb et le diesel – passé de 7,2% du volume des carburants en 1978 à 60%, qui bénéficient d'une plus faible TIPP. Si le montant des taxes par tonne de carburant est resté globalement stable depuis 1960, les cotisations sociales par journée de travail ont été multipliées par plus de 6 entre 1960 et 2006.



Evolution de la taxation réelle du carburant et du poids des cotisations sociales dans le coût saarial unitaire réel (Cired)

Or, la même évolution s'observe pour les dépenses d'énergie du secteur résidentiel: le prix de l'électricité, du gaz naturel et du fuel domestique entre 1983 et 2007 ont baissé respectivement de 37%, 25%, 6%.

Evolution 1983-2007 en euros constants



Evolution 1983-2007 en euros constants (Cired)

• **L'effet redistributif de la taxe carbone dépend de ce qu'on fait de ses recettes**

C'est là que l'attaque de Ségolène Royal contre la taxe carbone est un peu courte: en dénonçant un «impôt absurde et injuste», elle ne prend en compte que l'aspect prélèvement d'un dispositif conçu en deux temps: la taxation et puis l'usage de ces recettes. Or, comme l'expliquent les chercheurs Emmanuel Combet, Frédéric Gherzi et Jean-Charles Hourcade du Cired: «L'impact réel sur les écarts de revenu entre ménages n'est pas mécaniquement déterminé par les budgets énergie de départ et leur degré de flexibilité», c'est-à-dire ne dépend pas uniquement de la consommation énergétique des familles et de leur pouvoir d'achat, mais «dépend des modalités de recyclage du produit des taxes et de leurs effets macro-économiques». Ce laboratoire très en pointe sur les recherches concernant la fiscalité écologique a élaboré cinq scénarios de recyclages possibles des recettes de la taxe carbone.

Réforme	Champ d'application de la taxe	Recyclage du produit fiscal	Neutralisation de l'impact distributif
R1	Emissions des ménages	Aux ménages, montant fixe par UC	Non
R2	Toutes émissions	Aux ménages, montant fixe par UC	Non
R3	Toutes émissions	Dans une baisse des charges sur le travail	Non
R3 <sub>ND</sub>	Toutes émissions	Dans une baisse des charges sur le travail	Par organisation de transferts à somme nulle entre classes
R4	Toutes émissions	Aux ménages le produit de leur taxation ; dans une baisse des charges, le solde	Par ajustement du montant reversé à chaque classe

Cinq modèles d'implémentation et de recyclage de la taxe carbone (Cired)

Il en ressort que l'impact distributif de la taxe est fortement progressif dans l'hypothèse d'une redistribution forfaitaire du produit fiscal (ce que la fondation Nicolas-Hulot mais aussi le ministre de l'environnement Jean-Louis Borloo appelaient de leurs vœux sous l'appellation de «chèques verts»). L'effet est à l'inverse fortement régressif si les recettes de la taxe carbone servent à alléger les charges sur le travail. Or c'est ce dernier scénario qui profiterait le plus à l'économie dans son ensemble, selon leur projection. La puissance publique, expliquent les

chercheurs, se trouve ainsi «*confrontée à un arbitrage entre équité (contrôle des impacts distributifs) et efficacité*». Le meilleur compromis, mélange un peu des deux hypothèses précédentes, est le suivant : aux ménages les produits de leur taxation, aux entreprises une baisse des charges.

Ce qui rend la question de la taxation du carbone aussi épineuse et lourde, c'est que les carburants jouent aujourd'hui un rôle plus important dans nos économies que dans les années 60. «*D'où notre sensibilité à des niveaux de prix avec lesquels nous vivions auparavant sans trop de problèmes*», constatent les économistes Franck Nadaud et Jean-Charles Hourcade. Selon les deux économistes, nos besoins actuels en énergie et notre capacité de réaction à la hausse des prix dépendent de notre «*stock d'équipements*», c'est-à-dire du modèle de développement qui a été le nôtre depuis les années 60. Au-delà même de la révision de nos modèles macro-économiques, ils en appellent à repenser les «*mécanismes de formation des croyances individuelles et collectives*». Autrement dit, notre imaginaire.

A lire aussi: **Le gouvernement abaisse la taxe carbone: "une catastrophe" pour un expert** (25 août 2009)

**Pour comprendre les enjeux sociaux de la taxe carbone** (2 juillet 2009)