

# Les limites de la taxe carbone

 alternatives-economiques.fr/limites-de-taxe-carbone/00090397

Christian Chavagneux, *Alternatives économiques*, 30 septembre 2019



Pour lutter contre le réchauffement climatique, les économistes ont la solution : il faut envoyer le bon « signal-prix ». Autrement dit, si vous voulez changer les comportements des entreprises et des consommateurs, il faut leur faire payer plus cher leurs émissions de CO<sub>2</sub>. C'est l'objectif de la taxe carbone, dont l'augmentation prévue avait mis le feu aux poudres des gilets jaunes l'an dernier, et que le Conseil des prélèvements obligatoires (CPO) – une émanation de la Cour des comptes – vient de remettre dans le débat public. L'impôt est-il le meilleur moyen de préserver le climat ?

## La taxe carbone : un outil peu utilisé

La « contribution climat énergie », dite taxe carbone, est l'équivalent d'une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la production d'énergie, selon un principe pollueur-payeur. Introduite en France en 2014 au prix de 7 euros, elle est aujourd'hui à 44,60 euros la tonne. Soit la 5<sup>e</sup> taxe la plus élevée, derrière la Suède (107 euros), la Suisse, la Finlande et la Norvège.

┆ Dans plus de trois-quarts des cas, la taxe est inférieure à 8 euros la tonne

Il faut d'emblée souligner que c'est un outil peu utilisé au niveau mondial : seuls 25 pays y ont recours. Dans plus de trois-quarts des cas, la taxe est inférieure à 8 euros la tonne. En fait, les taxes existantes couvrent aujourd'hui moins de 15 % des émissions mondiales de carbone.

Cet outil devrait rapporter environ 9 milliards d'euros de recettes budgétaires en France en 2019 : 40 % vont au budget général de l'Etat, 30 % aux collectivités locales, 20 % au financement des énergies renouvelables. C'est l'un des 46 instruments fiscaux « verts » répertoriés par le Conseil des prélèvements obligatoires ! La France ne dispose pas d'une politique fiscale environnementale spécifique : différentes mesures se sont empilées au cours du temps de façon disparate, l'objectif de rendement étant privilégié par rapport à celui de la modification des comportements. Résultat : la fiscalité environnementale a rapporté au total 87 milliards d'euros de recettes en 2018.

## Pourquoi revenir sur la taxe ?

---

### Sur le même sujet

La loi de finances pour 2018 prévoyait initialement que la taxe carbone augmente régulièrement de 65,4 euros la tonne en 2020 à 86,2 euros en 2022 puis 100 euros en 2030. La mauvaise gestion politique par le gouvernement des conséquences des hausses régulières sur le pouvoir d'achat des ménages a conduit à la crise des gilets jaunes et à l'arrêt du renchérissement des émissions de CO<sub>2</sub>. Pourquoi remettre ce sujet sensible sur la table ?

Au niveau actuel, la taxe permettrait au mieux de faire baisser nos émissions de CO<sub>2</sub> d'environ un quart, loin de l'objectif fixé à 40 %

A la Cour des comptes... on fait des comptes ! Au niveau actuel, la taxe permettrait au mieux de faire baisser nos émissions de CO<sub>2</sub> d'environ un quart loin de l'objectif fixé à 40 %. Un scénario « modéré » à 100 euros la tonne permettrait une baisse de 29 % de nos émissions, un scénario ambitieux à 250 euros la tonne, une baisse de 34 %, explique le rapport.

## Une politique régressive

---

Premier problème, dans les conditions politiques et sociales actuelles, aucun des deux scénarios n'est envisageable. Les experts du Conseil des prélèvements obligatoires l'écrivent : « *La fiscalité énergétique, à l'instar d'autres impôts indirects comme la TVA, est une imposition régressive en fonction du revenu et du lieu d'habitation* ». Le rapport explicite le montant de la perte de pouvoir d'achat que subiraient les 10 % des ménages qui seraient les plus touchés par l'augmentation de la taxe. A 100 euros la tonne, c'est plus de 105 euros de frais supplémentaires par an pour les habitants des communes rurales et plus de 430 euros dans le scénario à 250 euros la tonne.

Non seulement aucun des deux niveaux n'est aujourd'hui politiquement défendable. Mais même à 250 euros la tonne, la France n'atteindrait pas l'objectif qu'elle s'est fixé de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

## Des doutes sur l'efficacité

---

Nous ne sommes pourtant pas au bout de nos surprises. Dans un de ses « rapports particuliers », le CPO s'est penché sur le cas des expériences étrangères de taxe carbone. Contre toute attente, il en conclut que « *globalement, la littérature relative à l'impact de la fiscalité environnementale sur les émissions polluantes n'arrive pas à un consensus* » !

La littérature relative à l'impact de la fiscalité environnementale sur les émissions polluantes n'arrive pas à un consensus

De la même façon, dans son rapport Taxer l'énergie 2019 que vient tout juste de publier l'OCDE, on peut lire qu'il est difficile d'avoir un avis tranché sur l'efficacité des taxes carbone : « *Si le signal-prix de l'énergie émis par la fiscalité explique en partie les écarts d'intensité carbone observés entre les pays, les taxes sur l'énergie et le carbone n'en sont pas les seuls facteurs* ». Bref, une taxe peut-être utile, mais elle ne sera jamais suffisante.

## Elargir l'assiette

L'étude de l'OCDE porte un message important : la taxe carbone repose essentiellement sur le transport routier. Or, toutes sources de fiscalité confondues, le secteur est déjà largement taxé. Dans les pays de l'OCDE, le CO<sub>2</sub> lié à l'essence est taxé en moyenne à 86 euros la tonne, le diesel à 74 euros et le charbon... à 73 centimes ! Et la France est déjà le cinquième pays au monde qui taxe le plus le carburant routier derrière le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Italie et la Belgique.

De plus, 85 % des émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas d'origine routière. Et seuls 18 % de ces émissions non routières sont fiscalisées. S'y ajoute une inégalité de répartition de la charge fiscale entre acteurs économiques, pointée par le CPO : les entreprises représentent 61 % des émissions de gaz à effet de serre et paient 36 % des taxes. Plutôt que d'augmenter la taxe carbone, il faudrait donc en élargir l'assiette : sur le kérosène, sur le transport maritime, sur les entreprises plutôt que les ménages, sur le charbon, etc.

85 % des émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas d'origine routière et seules 18 % de ces émissions non routières sont fiscalisées

Enfin, le gouvernement qui se veut désormais vert, a du pain sur la planche pour mettre de la cohérence dans ses politiques. Le 9 juillet dernier, il a annoncé une écotaxe de 1,50 à 18 euros sur les billets d'avion au départ de la France. Cela représente un prélèvement de 182 millions d'euros en année pleine, à comparer aux 3,6 milliards d'exonérations pour le carburant aérien ! De la même façon, « *le bonus-malus automobile est favorable aux ventes de SUV, 4x4 et autres crossover qui tirent aujourd'hui le marché (et les émissions de CO<sub>2</sub>). Même chose pour les indemnités kilométriques, qui viennent en déduction de l'impôt sur le revenu et représentent en 2019 une dépense fiscale de 2,1 milliards d'euros. Outre le fait qu'elles profitent aux plus riches, ces indemnités sont indexées sur la puissance des véhicules, favorisant les plus polluants* », expliquait récemment Alternatives Economiques.

Plus qu'une nouvelle hausse de la taxe carbone actuelle, socialement régressive, politiquement intenable et à l'efficacité incertaine, un élargissement de son assiette et une mise en cohérence de la politique gouvernementale semblent plus à même de permettre à la France d'atteindre ses objectifs en matière environnementale. Au-delà, comme le souligne l'économiste Olivier Passet, l'ampleur des investissements nécessaires pour lutter contre le changement climatique interdit de les financer uniquement par des recettes fiscales. La véritable lutte contre le réchauffement passe par des politiques de dépenses publiques financées par la dette, en profitant de la faiblesse des taux d'intérêt à long terme.