

Comment sauver le soldat taxe carbone

 alternatives-economiques.fr/sauver-soldat-taxe-carbone/00087339

Benjamin Dessus 10/12/2018

L'abandon de la hausse de la taxe carbone sur le carburant automobile que vient de décider le gouvernement pour tenter de désamorcer la crise des gilets jaunes met en fait profondément en cause sa doctrine en matière de lutte contre le réchauffement climatique. La stratégie affichée se fonde en effet principalement sur l'idée que dans une économie de marché, l'augmentation du prix d'un produit est un élément essentiel du comportement plus ou moins sobre des consommateurs de ce produit (aussi bien entreprises que ménages).

Cette doctrine est assez largement soutenue par les économistes : les plus libéraux considèrent que ce type de mesure doit suffire à orienter à la fois les consommateurs et les producteurs de matériels et de services dans la direction et au rythme souhaités. Le débat ne porte alors quasiment plus que sur le rythme d'augmentation du montant de la taxe pour créer la dissuasion nécessaire, dénommée « incitation » dans l'espoir d'en adoucir la perception. C'est ainsi que certains économistes misent, pour maintenir le réchauffement climatique au-dessous de deux degrés, sur l'instauration d'une taxe qui pourrait atteindre 450 euros la tonne de CO₂ (dix fois plus qu'aujourd'hui) dans dix ou quinze ans.

L'industrie pétrolière et les constructeurs automobiles n'ont guère été interpellés dans le débat et se sont bien gardés d'y intervenir

Les moins libéraux, sans nier l'influence à long terme des prix sur la consommation de biens ou de services, insistent sur le caractère captif que représentent souvent ces dépenses pour des consommateurs ou des entreprises qui n'ont pas de solution de rechange à portée de la main (soit parce qu'il n'y a pas d'offre technologique à prix « raisonnable », soit parce que leurs capacités d'investissement ne sont pas suffisantes).

Les avis divergent aussi sur l'usage du produit de ces taxes. Pour certains, il n'y a aucune raison particulière de consacrer une part de la cagnotte rassemblée à des investissements permettant des réductions de la nuisance taxée, les différents consommateurs et producteurs, dûment informés de l'évolution des prix, étant supposés capables, à travers le marché, de s'adapter rationnellement à la nouvelle donne. Tout juste acceptent-ils l'idée qu'il faut de manière transitoire aider les « plus modestes » à boucler les fins de mois sans pour autant leur permettre de sortir réellement la tête de l'eau.

De nombreux autres considèrent cependant comme essentielle l'affectation de tout ou partie de cette cagnotte à des investissements permettant la réduction pérenne des nuisances taxées en plus du soutien ponctuel de « fonctionnement » cité plus haut aux consommateurs ou aux entreprises les plus touchés à court terme par la hausse des taxes.

Enfin, nombreux sont les observateurs qui font remarquer que l'histoire récente (par exemple durant les années 2007-2013 où le prix des carburants à la pompe avait grimpé de plus de 30 %) n'a pas montré une très grande efficacité de l'effet prix à court et moyen terme dans la maîtrise du trafic routier.

Enjeux réels masqués

Tous ces débats traversent l'actualité à propos de la taxe carbone sur les carburants. Mais ils masquent largement les enjeux réels de la transition que nous impose la lutte contre le changement climatique dans ce même domaine des transports. Comment en effet s'y prendre pour réduire à zéro dans les trente ans qui viennent notre consommation de pétrole fossile dans les transports tout en assurant cette transition dans la justice pour l'ensemble de la population française, actuellement déjà traitée de façon très inégalitaire dans ce domaine ? Voire même, comment faire de cette transition un levier de réduction des inégalités vécues aujourd'hui comme insupportables par une large partie de la population ? Qui sont les principales parties prenantes au débat d'organisation et de planification de cette transition majeure de la mobilité ?

Aujourd'hui, le débat ne met en scène que deux « partenaires », l'Etat en tant que législateur et les ménages et entreprises en tant que consommateurs. Pourtant, trois autres parties prenantes devraient jouer un rôle majeur : l'industrie pétrolière, les constructeurs automobiles et l'Etat aménageur. Les deux premiers n'ont guère été interpellés dans le débat et se sont bien gardés d'y intervenir.

Les trois sont pourtant concernées au premier chef :

- Les industries pétrolières, puisqu'il s'agit d'organiser la quasi-extinction de leur activité principale de production d'énergie fossile en une génération, et donc une reconversion de l'ensemble de leur personnel.
- Les constructeurs automobiles, puisque la survie de leur activité suppose une très rapide décroissance de leur utilisation de moteurs thermiques, en vingt ans (vers 2038-2040), pour que pratiquement aucun véhicule ne roule plus en France avec du carburant pétrolier à l'horizon 2050.
- Les pouvoirs publics aménageurs nationaux et territoriaux qui doivent rendre possible le réaménagement du territoire indispensable à une transition de la mobilité, diversifiée, équilibrée et socialement beaucoup plus juste qu'aujourd'hui.

On est en droit d'attendre du débat qui s'ouvre l'explicitation et la confrontation des stratégies des quatre acteurs précités, mais aussi la mise à plat des synergies et des antinomies éventuelles entre ces stratégies, afin de trouver les complémentarités les plus justes et les plus efficaces entre leurs droits et devoirs respectifs :

– **L'industrie pétrolière.** Responsable de la mise à disposition de carburants raffinés dans nos réservoirs, elle est à la fois coresponsable avec les constructeurs de la qualité environnementale des carburants diffusés, mais aussi des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'amont de la filière pétrolière (extraction, transport, raffinage). En effet, alors que le consommateur final d'un litre de gazole est responsable (et taxé sur cette base) de 2,65 kg d'émissions de CO₂eq, la mise à disposition de ce litre de gazole depuis le puits de pétrole jusqu'à la pompe est responsable quant à elle de 0,4 à 1,6 kg CO₂eq selon l'origine du pétrole brut.

Une entreprise comme Total émet une quantité annuelle de gaz à effet de serre (310 MtCO₂) du même ordre que celle de la France

Quand on sait qu'une entreprise comme Total émet une quantité de GES annuelle (310 MtCO₂) du même ordre que celle de la France, on voit très clairement la nécessité pour cette industrie d'établir un plan de réduction des émissions associées à la mise à disposition de chaque litre de carburant qu'elle produit (émissions locales et GES) et en même temps de réduction de sa production. Une telle planification doit, par exemple, indiquer le rythme de sortie de Total de la production ou de l'importation sur le territoire français des carburants dont la mise à disposition entraîne le plus d'émissions (pétrole de schistes bitumineux, pétrole de schistes, etc.). Elle doit aussi décrire la stratégie de décroissance de sa production de pétroles bruts et de son industrie de raffinage.

– **Les constructeurs.** On attend d'eux une description de l'évolution des équilibres entre le rythme d'implantation de nouvelles motorisations bas carbone sur des modèles actuels (y compris leurs conséquences sur les réseaux énergétiques et la production d'énergie), le rythme d'implantation de voitures thermiques beaucoup plus économes (à moteur thermique beaucoup moins puissant et moins consommateur), la réduction de la dette carbone liée à la fabrication même des véhicules, leur degré d'implication dans l'autopartage, le covoiturage, la mobilité multimodale, etc.

– **Les pouvoirs publics.** On en attend une analyse de la place de la relocalisation des activités et des services publics de proximité dans les différents territoires, de la politique d'investissement pour les mobilités alternatives à la voiture, etc.

Dans ce contexte d'élargissement du débat, on prend mieux conscience de la très forte inégalité que subissent les citoyens les moins favorisés :

- Pour l'industrie pétrolière, on s'aperçoit en effet que le système européen de marché du carbone (assis sur les émissions amont de la filière pétrole en France) auquel elle est soumise, conduit cette année à une taxation réelle au minimum neuf fois plus faible au kg de CO₂eq émis de sa contribution aux émissions d'un litre de gazole que celle exigée du consommateur.
- Les constructeurs automobiles sont quant à eux en principe soumis aux normes européennes d'émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre qui sont supposées se resserrer suffisamment vite pour conduire à la neutralité carbone des transports en 2050. Mais le dépassement systématique de 15 à 30 % des consommations conventionnelles affichées et la fraude quasi généralisée constatée sur la mesure des gaz polluants et des particules fines a ruiné durablement la confiance qu'on pouvait porter et à la réglementation et aux constructeurs. On constate d'ailleurs que les progrès indéniables qui ont été faits depuis quinze ou vingt ans sur l'efficacité énergétique des moteurs ont été largement anéantis par la montée en gamme des véhicules vendus, de plus en plus lourds et de plus en plus puissants. Le consommateur soucieux d'un transport économe de proximité (une consommation réelle inférieure à 3 litres au 100 kilomètres, des émissions réelles de GES de moins de 60 grammes) ne dispose aujourd'hui d'aucune offre à prix abordable ni sur le marché du neuf, ni de l'occasion, pour engager cette transition.
- La recherche prioritaire d'une rationalisation souvent essentiellement comptable des

dépenses des services publics a d'autre part conduit les pouvoirs publics à délocaliser un grand nombre d'entre eux (écoles, postes, tribunaux, centres de soin, centres d'impôts, etc.) sans prendre conscience de la pression ainsi exercée sur la mobilité contrainte des ménages et des entreprises. S'y ajoute le développement mal maîtrisé des grandes surfaces périurbaines au détriment des commerces de proximité en centre-ville. Plus récemment, le développement très rapide des embauches en CDD de courte durée dispersés sur un territoire de plus en plus vaste ajoute à la précarité de l'emploi la nécessité de posséder une voiture pour pouvoir répondre à des offres d'emploi successives dans des lieux éloignés et dispersés.

Voici quelques exemples de la nature et de l'ampleur des problèmes à mettre en débat entre les différentes parties prenantes de la société française pour définir les étapes d'une transition qui participe à la réduction des inégalités et non l'inverse.

La belle construction des économistes vient de se fracasser sur le mur d'une révolte, non prévue dans leurs calculs, contre l'injustice

Parmi les outils à disposition des citoyens, les taxes peuvent jouer un rôle important au service de la transition. Mais on souhaiterait rappeler avec force que la taxe dite « incitative » et son effet prix ne constituent pas l'alpha et l'oméga de la politique fiscale et encore moins de la politique. Les événements actuels en sont l'illustration. La belle construction des économistes vient de se fracasser sur le mur d'une révolte, non prévue dans leurs calculs, contre l'injustice. Vouloir faire principalement reposer la transition énergétique indispensable sur les épaules des seuls consommateurs en faisant confiance au marché pour boucler un cercle vertueux dans la justice sociale conduit à l'impasse.

On serait donc bien inspiré de réintroduire dans le débat que le gouvernement appelle de ses vœux une série d'outils comme les taxes affectées (qui n'ont pas pour premier but de créer un effet prix mais de permettre l'investissement dans un secteur particulier) aujourd'hui honnies de Bercy, les réglementations qui ont mauvaise presse dans le climat néolibéral du moment, la planification des évolutions par la loi, ou l'impôt progressif. Tout cela n'est guère nouveau mais mérite d'être rappelé.

En 1992, dans une tribune parue dans *Le Monde*, proposant l'instauration d'une taxe de faible valeur sur l'ensemble des énergies destinée à financer, pour moitié en France et pour moitié dans les pays en développement, la maîtrise de l'énergie et la diversification énergétique, en particulier vers les énergies renouvelables, l'association Global Chance, soulignait déjà « *qu'il ne faudrait pas que la focalisation du débat sur la taxe carbone masque les véritables priorités d'action pour un développement durable du Sud comme du Nord. Si, comme on peut le craindre aujourd'hui, les négociations actuelles n'aboutissent pas, l'on se retrouvera devant une situation dangereuse à la fois sur les plans du développement et de l'environnement* ».

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler dans la situation que nous connaissons aujourd'hui la conclusion du rapport remis par les 16 membres du panel ayant participé à la Conférence de citoyens « Changement climatiques et citoyenneté » organisée sous l'égide de la Commission du développement durable en février 2002 :

« *Les instances démocratiques traditionnelles ont montré leurs limites. La conférence*

citoyenne nous a permis d'explorer une nouvelle voie, la voie de la démocratie directe. Le citoyen n'est pas un intermittent de la vie politique mais l'acteur à part entière de son devenir. De même que les changements climatiques ne connaissent pas de frontières, la citoyenneté peut être le vecteur d'une solidarité universelle, seul comportement rationnel face à des choix cruciaux... »