

# Taxe sensible aux émissions

En France, le secteur des transports est, avec le secteur du bâtiment, celui qui émet le plus de CO<sub>2</sub> ; il représente ainsi environ 30 % des émissions nationales. Face à l'urgence climatique, près de 80 pays se sont engagés auprès de l'ONU à réduire significativement leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) à horizon 2050 voire 2030, dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat. Taxe carbone et quotas d'émissions carbone sont autant de mesures économiques visant à faire payer les pollueurs proportionnellement à leurs émissions (principe du pollueur-payeur) et à orienter, à terme, les comportements et décisions des entreprises et citoyens vers la réduction des émissions polluantes. Bien que les pays se disant prêts à appliquer des taxes sensibles aux émissions soient nombreux, on ne recensait en 2018 que 21 pays et deux provinces canadiennes ayant effectivement instauré une taxe environnementale sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

## → TOUS CONCERNÉS

Le transport routier n'est pas le seul concerné par la taxe carbone. En juillet 2019, le gouvernement français a décidé de mettre à contribution le transport aérien par le biais d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite «taxe Chirac». Cette dernière, créée en 2005, s'applique à toutes les compagnies embarquant des passagers sur le territoire français. Son produit était initialement destiné au financement des pays en voie de développement. L'article 20 du projet de loi de finances 2020<sup>194</sup> a récemment prévu une augmentation de cette taxe sur les billets d'avion, dont le produit sera versé au budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette «écocontribution»<sup>195</sup> représente une hausse de prix comprise entre 1,50 et 18 euros selon les classes de réservation<sup>196</sup>. Aux côtés de huit autres pays, la France a appelé l'Union européenne à relancer le débat sur la tarification de l'aviation civile au moyen de nouvelles mesures fiscales visant à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur.

## → L'ENJEU DU PRIX... ET DES COMPENSATIONS

Le montant de cette taxe est très variable. Elle va de 0,9 euro par tonne de CO<sub>2</sub> émise en Ukraine à 118 euros par tonne de CO<sub>2</sub> en Suède. En France, c'est en 2014 que la contribution climat énergie (CCE) a été instaurée. D'abord fixée à 7 euros par tonne de CO<sub>2</sub>, la trajectoire de son montant telle que fixée dans la loi de transition énergétique prévoit un CCE à 100 euros par tonne de CO<sub>2</sub>. En 2020, en accord avec la trajectoire fixée, le montant de cette taxe carbone était de 44,60 euros par tonne de CO<sub>2</sub>, soit, depuis l'instauration de la mesure, une augmentation de 537 % en quatre ans.<sup>197</sup> La taxe carbone soulève deux enjeux : définir un juste prix permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> ; corriger les effets financiers liés à la taxe carbone notamment vers les ménages les plus modestes<sup>198</sup>.

## → UNE RESSOURCE CONFRONTÉE À LA BAISSÉ DU CONSENTEMENT À PAYER DU CONTRIBUABLE

En France, la taxe carbone est une composante des taxes intérieures de consommation (TIC) qui s'appliquent aux énergies fossiles consommées. Son augmentation constante est de plus en plus contestée par les ménages et les petites entreprises, sur lesquels cette taxe pèse davantage que sur les autres en proportion de leurs revenus : les 10% les plus pauvres sont 2,7 fois plus touchés par cette taxe que les 10% les plus riches. À cela s'ajoute le fait que les grandes entreprises, fortement émettrices de CO<sub>2</sub>, sont exemptées de taxe carbone, étant soumises aux quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> qui préexistaient à l'instauration de la taxe carbone.

La hausse de la contribution climat énergie de 44,60 à 55 euros la tonne de CO<sub>2</sub> a été l'un des déclencheurs de la contestation du mouvement des «gilets jaunes». Cette dernière a conduit le gouvernement français à annuler en décembre 2019 l'augmentation de la taxe carbone<sup>199</sup>. Cette taxe reste perçue comme punitive dans la mesure où très peu d'alternatives et de solutions d'accompagnement visant à transformer les modes de consommation sont mises en place pour aider les ménages, principalement périurbains et ruraux, qui sont contraints dans leur comportements (mauvaise isolation de leurs logements, recours systématique à la voiture, etc.).

## → UNE REDISTRIBUTION CONTESTÉE DES RECETTES

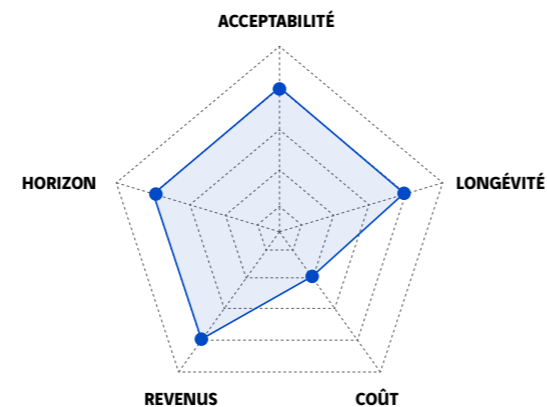
Asseoir l'acceptabilité d'une telle taxe implique une meilleure communication sur le fléchage du produit de la composante carbone des taxes. Alors que la Banque Mondiale a annoncé qu'elle souhaitait que les recettes engendrées par la taxe carbone soient entièrement allouées au financement d'infrastructures favorisant des usages décarbonés, en France, 20% du produit de la composante carbone de la TICPE sont alloués au financement de la transition énergétique<sup>200</sup> et 3,2% sont transférés à l'AFITF, qui investit dans des projets d'infrastructures de transport<sup>201</sup>. Les 77% restants sont affectés au financement des collectivités locales (32%) et au budget général de l'État (45%)<sup>202</sup>.

Toutefois, à la différence de la composante carbone de la TICPE, le produit de certaines taxes bénéficie d'un fléchage clair<sup>203</sup>. C'est notamment le cas de l'écotaxe sur le kérosène que la France mettra en place en 2020. Les revenus de cette contribution du secteur aérien (182 millions d'euros par an) seront en effet consacrés aux investissements en direction d'infrastructures de transport moins émettrices de CO<sub>2</sub>, essentiellement dans le secteur ferroviaire. Cependant, pour Christian Gollier, directeur de la *Toulouse School of Economics* (TSE), la taxe carbone n'a pas vocation à financer la transition écologique<sup>204</sup>. Son caractère écologique tient davantage à son existence qu'à son utilisation. L'un des enjeux réside dans la fixation du prix : il doit être assez élevé pour modifier les comportements d'achat mais pas suffisamment pour distordre le marché. Dit autrement, « quelle est la valeur limite de l'effort que nous sommes prêt à consentir pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> »<sup>205</sup> rappelle Christian Gollier.

Le véritable enjeu de la taxe carbone réside donc dans la fixation de son prix, la transparence et le fléchage de l'utilisation de son produit et la mise en place de mesures compensatoires. Pour Jean-Charles Hourcade, économiste et directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS), « nous devons définir un nouveau contrat social intégrant la question climatique ; l'utilisation de l'argent généré par le prix du carbone est un élément crucial de sa construction »<sup>206</sup>.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



## Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

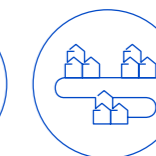


USAGER

## À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE