



La taxe carbone n'est pas une punition ! Seule une incitation forte et juste à ne pas polluer sera efficace

Michel Rocard a présenté, le 28 juillet, les préconisations de la commission qu'il présidait (à laquelle j'ai participé en tant qu'expert), sur la mise en place d'une contribution climat et énergie (CCE). Et déjà, le consensus qui se faisait jour sur la nécessité d'agir contre les émissions de CO₂, responsables du changement climatique laisse la place aux résistances traditionnelles face à ce qui est vécu par les contribuables-électeurs comme un nouvel impôt, une punition et une usine à gaz.

Le mécanisme de la CCE est simple : il s'agit de faire payer aux ménages et aux entreprises le coût du dommage à la planète provoqué par certains de leurs comportements. Prenant de la sorte pleinement conscience des effets et des coûts de leurs actions, ils seront incités à modifier celles-ci. Ainsi la CCE doit-elle établir un « signal-prix » lisible en rendant plus chers les produits dont l'utilisation émet du CO₂, afin de pousser les consommateurs ou les industriels concernés à leur préférer d'autres produits ou d'autres pratiques plus propres, ou à économiser l'énergie.

L'efficacité du signal-prix a été démontrée par les consommateurs eux-mêmes, bien malgré eux, lors de la dernière flambée des prix des carburants à la pompe : de nouveaux comportements sont apparus, comme un recours accru aux transports en commun, tandis que naissaient de nouveaux services, tels que les sites Internet de mise en contact pour covoiturage.

Pour que la CCE soit efficace, il ne faut justement pas qu'elle soit indolore : du moins il est absolument nécessaire qu'elle ait un effet visible sur les prix des produits concernés. Les membres de la commission Quinet (économistes, administrateurs de l'Etat, mais aussi syndicalistes, etc.) se sont accordés à défendre une taxe s'élevant à 32 euros par tonne de CO₂, dès maintenant mais qui croîtrait jusqu'à 100 euros par tonne en 2030 et 200 euros par tonne en 2050.

Mireille Chiroleu-Assouline

Professeur d'économie de l'environnement, université Paris-I Panthéon-Sorbonne et Ecole d'économie de Paris

Le rapport Rocard, qui s'est appuyé sur ces travaux, ne fait malheureusement plus référence à l'objectif de très long terme... Pourtant, certains experts seraient favorables à un taux encore plus élevé, la Suède appliquant d'ores et déjà une taxe de 105 euros par tonne de CO₂. Il serait nuisible à l'efficacité de la CCE de céder à la tentation de fixer un taux initial plus bas, affaiblissant à la fois le signal-prix et l'effet pédagogique du débat en cours.

Il est au contraire indispensable d'appliquer dès maintenant un taux au moins

« Il faut mettre au point un arsenal complet de mesures pour pousser les individus à changer leurs comportements, et pour les accompagner dans ces changements »

égal à celui préconisé par le rapport Quinet. Et pour obtenir l'acceptation de la CCE par la population, il vaut infiniment mieux s'en tenir à un taux élevé pleinement justifié par la préoccupation environnementale et s'attacher aux conditions de redistribution du rendement de la taxe afin qu'elle ne soit pas envisagée comme un prélèvement supplémentaire.

Parmi les critiques qui s'élèvent, certains se demandent pourquoi ne pas s'en

remettre aux mécanismes déjà en place : des normes poussant les constructeurs à fabriquer des automobiles consommant moins de carburant, et émettant moins de CO₂, le système de bonus-malus ou les éco-prêts mis en place à la suite du Grenelle de l'environnement.

Il faut en fait mettre au point un arsenal complet de mesures pour pousser les individus à changer leurs comportements et pour les accompagner dans ces changements. Les normes seules ne poussent jamais à aller au-delà de la norme, tandis que l'existence d'une taxe rentabilise toute réduction des émissions.

L'automobiliste qui paie cher son carburant aura toujours intérêt à restreindre sa consommation, que sa voiture soit « propre » ou non. La famille qui achète des véhicules individuellement moins polluants ne sera pas incitée par le progrès technologique à en réduire le nombre tandis que la taxe la poussera à réfléchir avant d'en acheter plusieurs.

Le système de bonus-malus dissuade d'acheter des véhicules polluants et rend moins coûteux pour l'automobiliste le remplacement de son véhicule sale par un véhicule plus « propre ». C'est pourquoi il faut non seulement que la CCE s'ajoute au système de bonus-malus, mais aussi régulièrement abaisser le curseur de celui-ci afin de forcer les progrès de la technologie et accompagner la recherche de substitution par les automobilistes : dans les années à venir, le bonus devra être attribué seulement aux voitures n'émettant que 100 g de CO₂, au lieu de 120, puis 80, puis 60...

Combien cela coûterait-il au contribuable ? Dans l'absolu, et si l'on ne tient pas compte de l'utilisation et de la redistribution de la recette de la taxe, sans doute environ 8 milliards d'euros au total, dont la moitié directement pour les ménages.

Des chiffres vagues ont été cités, qui sont forcément provocateurs dès qu'ils sont sortis de leur contexte. En moyenne, la contribution climat-énergie d'un ména-

ge sera de l'ordre de 160 euros, avec d'assez grandes disparités selon les habitudes et les comportements. Parmi ces disparités, certaines sont justes, d'autres ne le sont pas et il faudra compenser ces dernières. Le consommateur qui préfère, malgré les mises en garde, laisser allumer toutes les lumières chez lui en son absence, paiera davantage qu'un autre.

Est-ce injuste ? Non. Le but de la taxe est bien de l'amener à se comporter différemment, dans son propre intérêt. En revanche, celui qui est contraint de prendre sa voiture pour se rendre à son travail, parce qu'il habite dans une zone non desservie par les transports en commun, paiera

« Le souci d'équité entre secteurs de l'économie conduit à proposer de reverser respectivement à chacun d'eux le rendement total de leur contribution »

davantage que ceux qui habitent et travaillent en zone urbaine bien desservie.

Est-ce injuste ? Oui. Faut-il le dispenser de taxe ? Non. En revanche, il faut absolument qu'une compensation vienne combattre cette injustice. De même, la charge de la taxe étant relativement plus lourde pour les ménages les plus modestes, ce sont eux qui doivent être favorisés par la compensation.

La CCE ne doit pas être une taxe supplémentaire. Ce n'est pas l'esprit. Si le gouvernement veut ponctionner des recettes supplémentaires, qu'il l'assume et le fasse autrement qu'en invoquant la nécessité de sauver la planète : ce serait sinon la meilleure façon de provoquer le rejet massif de la préoccupation environnementale par des Français qui se vivent plus comme des contribuables que comme des citoyens. La CCE vise à les aider à se montrer citoyens...

Dans un souci d'acceptabilité de la CCE,

son rendement doit impérativement être redistribué aux agents. Comment ? En remplaçant un autre prélèvement – donc en « verdissant » la fiscalité, comme en Suède – mais pas n'importe lequel.

Premier principe, il est essentiel que la redistribution n'efface pas le signal-prix, autrement dit les sommes redistribuées à chacun, ménage ou entreprise, doivent être déconnectées de la consommation effective de carburants ou de combustibles. Il serait ainsi absurde que le chèque versé aux ménages soit fonction du nombre de véhicules possédés ou de la surface du logement à chauffer !

Deuxième principe, la taxe carbone ne peut pas tout faire : inciter à moins polluer, relancer l'emploi et la croissance et préserver l'équité entre tous les agents. Il est déjà difficile de faire d'une pierre deux coups, alors trois ou quatre !

Il est ainsi sûrement possible de limiter les coûts macroéconomiques de la CCE, mais difficile d'en attendre à la fois des bénéfices environnementaux et des bénéfices macroéconomiques. Ceux-ci dépendront bien davantage des capacités d'innovation des entreprises pour se replacer sur de nouveaux marchés et mettre au point des produits véritablement « verts », des automobiles encore plus propres, des systèmes permettant des économies de chauffage ou le recours à de nouvelles énergies (solaire, géothermique, etc.), cette innovation étant stimulée par le recul de la demande adressée aux produits traditionnels.

Le souci d'équité entre secteurs de l'économie conduit à proposer de reverser respectivement à chacun d'eux le rendement total de leur contribution. Les uns et les autres accepteraient mal un autre partage du rendement de la CCE. Chacun des volets de la redistribution permettrait alors de remplir l'un des deux objectifs concurrents que sont le rétablissement de l'équité entre différents ménages et la préservation, voire la stimulation, de l'emploi et la croissance. ■