

UN AN APRÈS LE DÉBUT DU MOUVEMENT DES GILETS JAUNES

UNE TAXE CARBONE JUSTE EST-ELLE POSSIBLE ?

13 NOVEMBRE 2019

COMMENT RÉDUIRE DE 40 % NOS ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2030 EN GARANTISSANT LA JUSTICE SOCIALE ?

LES CRISES CLIMATIQUE ET SOCIALE SE REJOIGNENT

Il y a un an, le mouvement des gilets jaunes est venu sanctionner une politique fiscale qui, plutôt que de s'attaquer à la lutte contre les inégalités, contribuait à creuser l'écart entre les très riches et les plus pauvres. La hausse de la taxe carbone conjuguée aux augmentations du prix des carburants sur les marchés internationaux a certes déclenché le mouvement ; mais les demandes étaient plus fondamentales notamment en faveur d'une plus grande justice fiscale. La réponse du Gouvernement de geler le niveau de la taxe carbone n'a ni permis de créer plus de justice fiscale, ni de repenser la redistribution en faisant de la taxe carbone un outil plus juste au service des plus pauvres.

En parallèle, des milliers de jeunes ont battu le pavé pour demander au Gouvernement de faire de la lutte contre le dérèglement climatique sa priorité. Alors que l'Hexagone ne respecte pas ses propres objectifs en matière de baisse d'émissions de gaz à effet de serre¹, des mobilisations citoyennes historiques ont placé la justice sociale et environnementale au cœur de leurs revendications, autour du slogan "Fin du monde, fin du mois, même combat".

La transition écologique est un impératif en termes de justice sociale, mais elle ne saurait être menée au détriment des plus vulnérables.

POUR IDENTIFIER LES BONNES MESURES, IL FAUT UNE DOUBLE ÉVALUATION CLIMATIQUE ET SOCIALE

Cette année, pour la première fois, un travail d'évaluation des dépenses favorables et défavorables à la transition écologique a été mené². Il trouve notamment son expression dans l'annexe « Financement de la transition écologique : les instruments économiques, fiscaux et budgétaires au service de l'environnement et du climat »³ du Projet de loi de finances. Ce travail, attendu et nécessaire, n'est cependant pas encore à la hauteur des attentes. Il chiffre les dépenses favorables à la transition écologique, identifie une série de dépenses défavorables au climat et aborde brièvement le sujet de l'impact différencié sur les ménages en fonction de leurs revenus. Mais il se concentre uniquement sur les taxes sur l'énergie et laisse de côté l'évaluation sociale d'autres dispositifs comme le CITE (Crédit d'impôt transition énergétique), qui profitait jusqu'à l'année dernière pour moitié aux 20 % les plus riches (les 9e et 10e déciles).⁴ Ce travail doit par ailleurs être complété par une analyse de l'impact du budget sur le pouvoir d'achat des français-e-s, des 1 % les plus pauvres aux 1 % les plus riches, afin de permettre la mise en place d'un budget vert et juste socialement.

LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT TRANCHERA-T-ELLE LE DÉBAT ?

Suite au Grand débat national qui s'est tenu début 2019, la Convention Citoyenne pour le Climat a été instaurée. Elle doit définir, d'ici à début 2020, une série de mesures permettant d'atteindre une baisse d'au moins 40 % de nos émissions de gaz à effet de serre en 2030 (par rapport à 1990), dans un esprit de justice sociale. Depuis son instauration, chaque débat d'envergure a été renvoyé par le Gouvernement aux travaux de la Convention. Il sera donc primordial que ses membres aient accès aux évaluations des impacts - tant climatiques et sociaux - de différents outils de politiques publiques, pour pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause.

LA TAXE CARBONE "INJUSTE" DOIT ÊTRE RÉFORMÉE

Les modalités d'application de la taxe carbone en France illustrent parfaitement la nécessité de réaliser cette double évaluation. Si elle reste un outil central de la politique climatique, elle doit être réformée et un débat doit être ouvert pour répondre à l'urgence climatique et sociale. Tant que ce débat n'a pas lieu, elle restera le symbole d'une transition écologique menée au détriment des plus vulnérables.

LA TAXE CARBONE, UN OUTIL INDISPENSABLE...

La taxe carbone polarise les débats sur l'impact social de la transition écologique. **Son taux actuel reste gelé à 44,6 euros par tonne de CO₂ (l'équivalent de 7,5 centimes d'euros par litre d'essence)** en raison de son impact inégal sur les ménages.

La taxe carbone apparaît en effet injuste car, en proportion de leurs revenus, les ménages les plus modestes contribuent plus : les 10 % des ménages les plus pauvres paient ainsi, proportionnellement à leurs revenus, 2,6 fois plus que les 10 % des ménages les plus riches. À cela s'ajoutent d'autres injustices⁵ :

- Les ménages aisés peuvent plus facilement investir et baisser leurs consommations énergétiques *via* une rénovation de leur logement ou l'achat d'un nouveau véhicule.
- Une famille aisée a plus de résilience face aux hausses de la fiscalité et ne sera pas amenée à arbitrer entre la satisfaction de besoins essentiels, comme cela peut être le cas pour des ménages modestes.
- Les 10 % de ménages qui gagnent le plus émettent 3 fois plus de gaz à effet de serre que les 10 % qui gagnent le moins⁶.

Autre problème : la taxe carbone ne couvre que 46 % de l'ensemble des émissions de la France. Elle exclut 92 % des émissions d'origine industrielle, qui relèvent du système européen de quotas, caractérisé par un prix carbone inférieur à celui de la France (25€/tCO₂) mais inclut la majorité des émissions des PME.

Par ailleurs, aujourd'hui, il existe de nombreuses exonérations et taux réduits applicables aux taxes sur l'énergie, dont la taxe carbone, et qui bénéficient à certains secteurs économiques. En 2019, **ces niches fiscales représentent environ 14,2 milliards d'euros⁷ (voire 17,8 milliards si on prend en compte un niveau de taxation équivalent à l'essence pour le kérosène, qui est complètement exonéré aujourd'hui).**

Pour rendre la taxe carbone française plus juste, il est donc nécessaire d'agir. Un cap doit être donné et une trajectoire fixée sur plusieurs années pour supprimer toutes les subventions directes et indirectes aux énergies fossiles d'ici à 2022. La concertation avec les secteurs concernés doit être menée sans tarder, pour accompagner leur transition.

QUELLE RÉDUCTION DE GAZ À EFFET DE SERRE POURRAIT-ON OBTENIR EN FRANCE EN 2030, VIA LA TAXE CARBONE ?

Début 2019, le Wall Street Journal a publié une tribune⁸ de 3000 économistes (dont 27 prix Nobel), qui montre qu'une taxe carbone qui augmente chaque année serait l'outil le plus efficace pour faire évoluer nos sociétés vers des modes bas carbone. Les signataires ajoutent qu'il faudra redistribuer les recettes aux ménages, pour limiter l'impact social de cette mesure. Effectivement, il est aujourd'hui compliqué d'identifier la meilleure combinaison de dispositifs pour guider la transition écologique et sociale. La taxe carbone permet d'une manière transversale d'envoyer un signal prix qui indique, pour tout le monde et pour tous les usages d'énergies fossiles, que ce qui pollue coûtera de plus en plus cher. Ce qui permet en parallèle de rendre les alternatives de plus en plus compétitives.

Avec une taxe de 100€ par tonne de CO₂, comme cela est inscrit dans la loi relative à la transition énergétique de 2015, le prix du carbone augmenterait de 5,4€/tCO₂ par an, soit d'environ +1,5 centime d'euros de plus sur le litre d'essence. Cela permettrait de baisser de 5 % les émissions par rapport à 2019 (en sachant que la taxe carbone ne concerne que 46 % des émissions de la France).

RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN FONCTION DU PRIX DE LA TAXE CARBONE

	100€ PAR TONNE DE CO2 EN 2030	150€ PAR TONNE DE CO2 EN 2030	250€ PAR TONNE DE CO2 EN 2030
PAR RAPPORT AUX ÉMISSIONS SOUMISES À COMPOSANTE CARBONE EN 2019 / (PAR RAPPORT AUX ÉMISSIONS TOTALES)	-5% [-2,5%]	-9% [-4,5%]	-18% [-9%]
AUGMENTATION ANNUELLE NÉCESSAIRE POUR ATTEINDRE CE NIVEAU DE TAXE	+5,5€/tCO2 par an (environ +1,5 c€/l d'essence)	+10,5€/tCO2 par an (environ +3 c€/l d'essence)	+20,5€/tCO2 par an (environ +6 c€/l d'essence)

Source : Basé sur les calculs du Conseil des prélèvements obligatoires (2019) " La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique"

Un prix de 250€ par tonne de CO2 en 2030 permettrait donc de réduire les émissions de la France de 18% par rapport à 2019 sur le périmètre de la taxe carbone. Aucune autre mesure ne permet d'avoir un impact aussi important. Mais la taxe doit être articulée avec d'autres instruments, pour offrir aux ménages la possibilité technique ou financière d'accéder à une rénovation de leur logement, à un changement de véhicule, etc. et ainsi diminuer leur consommation énergétique.

Pour cela, les recettes de la taxe carbone (qui représentent en 2019 déjà plus de 8 milliards d'euros) doivent être utilisées en partie pour financer les "solutions" de la transition écologique, accessibles à tous dans tous les territoires (aides à la rénovation performante, aides à l'achat d'un véhicule propre ou toute autre solution de mobilité durable, construction d'infrastructures de transport collectif, etc.).

NOTRE PROPOSITION : METTRE EN PLACE UNE REDISTRIBUTION DES RECETTES AUX MÉNAGES

Nous proposons de verser aux ménages les plus vulnérables une partie des recettes de la taxe carbone, sous la forme d'un "revenu climat".

Versé sous forme d'un crédit d'impôt ou d'un chèque pour les ménages non imposables et sans condition d'utilisation, ce revenu climat permettrait de maintenir la fiscalité sur les carburants et le chauffage, sans mettre en difficulté les foyers qui n'ont pas les moyens immédiats de s'adapter. Le montant de la redistribution serait revalorisé à chaque hausse de la fiscalité sur les pollutions. Plusieurs scénarios de redistribution sont possibles (voir page 7).

ILS L'ONT FAIT : LA COLOMBIE BRITANNIQUE

En Colombie Britannique, 100 % des recettes de la taxe carbone (un prix de 40\$ par tonne de CO2 en 2019, 50\$ en 2021) sont redistribués aux ménages et aux entreprises. La taxe a permis de réduire les émissions entre 5 et 8,5 %, par rapport à un scénario sans taxe. Son impact est neutre sur le pouvoir d'achat des ménages .

D'AUTRES EXPERTS DÉFENDENT UNE TAXE CARBONE PLUS JUSTE

LE HAUT CONSEIL POUR LE CLIMAT, DANS SON RAPPORT ANNUEL 2019 "NEUTRALITÉ CARBONE"

"Les évidences disponibles démontrent que la taxe carbone est un outil économique puissant pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à moindre coût pour la société dans son ensemble. Le contexte de la société française a conduit à suspendre la remontée de la taxe carbone dans sa forme actuelle, son design actuel ne permettant de la rendre ni juste, ni pleinement efficace. Il est donc important que le gouvernement développe une stratégie sur la mise en œuvre, la trajectoire et le calendrier de la fiscalité carbone" qui inclut "une révision de l'utilisation des recettes et en particulier de la redistribution aux ménages les plus modestes".

CONSEIL DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES (CPO), ORGANISME ASSOCIÉ À LA COUR DES COMPTES (2019) " LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE AU DÉFI DE L'URGENCE CLIMATIQUE"

La reprise d'une trajectoire carbone permettrait de faciliter l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. [...] Au-delà du taux, l'assiette de la taxe carbone gagnerait à être élargie afin de maximiser les effets environnementaux et de renforcer le sentiment d'équité en répartissant plus largement les efforts. [...] L'acceptabilité de la taxe pourrait aussi être facilitée par la mise en place d'un système de compensation, qu'il soit pérenne ou transitoire, forfaitaire ou ciblé sur les ménages les plus touchés. L'opportunité et la nature de la mise en place de telles compensations dépendent néanmoins du niveau de trajectoire retenu.

ADEME (2019) "LA CONTRIBUTION CLIMAT SOLIDARITÉ - UNE TAXE CARBONE POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET POUR PLUS DE SOLIDARITÉ FISCALE"

L'ADEME propose de remplacer l'actuelle taxe carbone et sa logique de rendement par une Contribution Climat Solidarité dont l'objectif serait d'assurer la transition écologique en toute équité. L'ADEME recommande qu'elle soit intégralement redistribuée aux ménages en fonction de leur situation (niveau de vie et localisation géographique), aux entreprises ainsi qu'aux collectivités territoriales.

CONSEIL D'ANALYSE ÉCONOMIQUE (2019) "POUR LE CLIMAT : UNE TAXE JUSTE, PAS JUSTE UNE TAXE"

Sans taxe carbone nous n'atteindrons pas nos objectifs de réduction d'émissions de CO2 d'ici 2030. Le défi est donc d'en proposer des modifications profondes pour construire un dispositif efficace et juste. L'efficacité requiert que le signal-prix soit sauvegardé et la justice requiert que le partage des coûts des mesures environnementales soit équitable.

IDDR (2019) "APRÈS LE GEL DE LA TAXE CARBONE, QUELLES PRIORITÉS POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE?"

L'Iddr considère que le gel de la taxe carbone peut être mis à profit pour restaurer la confiance dans cet outil nécessaire sur le long terme et rebâtir des fondations solides à la transition écologique en France. Quatre priorités devraient guider l'action des pouvoirs publics : (1) renforcer les capacités de changement de la société en finançant la transition ; (2) préserver le budget des ménages en leur versant une «prime de transition écologique» annuelle ; (3) rééquilibrer la contribution de tous les secteurs à la transition écologique ; (4) donner des perspectives claires d'évolution de tous les secteurs pour atteindre la neutralité carbone.

I4CE, TERRA NOVA (2019) “CLIMAT ET FISCALITÉ : TROIS SCÉNARIOS POUR SORTIR DE L’IMPASSE”

I4CE et Terra Nova considèrent que la relance de la trajectoire de hausse de la taxe carbone devrait reposer sur un pacte social renouvelé portant sur l’utilisation des recettes. Les deux think tanks proposent de redistribuer la majorité des recettes aux ménages modestes (sous forme d’une «prime de transition écologique»), et l’autre à l’investissement dans la transition écologique. Ils préconisent également une transparence sur l’ensemble des recettes et dépenses associées, ainsi que la définition d’une date butoir pour la fin des exonérations de fiscalité carbone dont bénéficient certains secteurs. Selon les deux think tanks c’est à ces conditions qu’une nouvelle fiscalité écologique, à la fois plus efficace et plus juste, pourra être mise en place.

I4CE (2018) “TARIFICATION DU CARBONE DANS LE MONDE : L’AUGMENTATION DES REVENUS POSE LA QUESTION DES USAGES”

La France n’est pas, loin de là, le seul pays à avoir eu des débats autour de la taxe carbone : 29 pays ont aujourd’hui adopté une taxe carbone, d’autres l’ont abandonné. Ces expériences étrangères ne diront pas à la France quoi faire, car chaque contexte national est différent ; mais la France peut apprendre de ces expériences pour avancer. I4CE a identifié trois leçons qu’on peut en tirer. La première est d’être transparent sur l’usage des revenus de la taxe. La seconde leçon est de rendre visibles les contreparties à la hausse de cet impôt. La troisième est que la hausse de la fiscalité sur l’énergie est un défi politique, qui peut prendre du temps.

L’utilisation des recettes de la taxe est ici un enjeu clé. Trois options sont possibles : investir dans des services collectifs, rendre l’argent aux ménages ou baisser d’autres impôts. Dans tous les cas, l’impact sur les ménages modestes doit faire l’objet d’une attention particulière.

LIEN VERS LE CALCULATEUR :

<https://reseauactionclimat.org/calculateur-taxe-carbone-juste/>

CALCULER SA “TAXE CARBONE JUSTE”

Le Réseau Action Climat, Oxfam et le Secours Catholique- Caritas France lancent un calculateur qui permet de calculer le montant actuel de la taxe carbone pour un foyer et le montant que ces foyers pourraient recevoir s’il y avait un dispositif de redistribution des recettes aux ménages, pour protéger leur pouvoir d’achat. Ce dispositif s’appelle le “revenu climat”.

COMMENT FONCTIONNE CE CALCULATEUR ?

Une note méthodologique est téléchargeable sur la page web ; elle précise les hypothèses et données utilisées pour les calculs qui se basent en grande partie sur les travaux de Thomas Douenne et Adrien Fabre¹⁰.

1. Il faut d'abord renseigner un certain nombre d'informations sur le foyer.

Cela permet de calculer le coût annuel de la taxe carbone en fonction des consommations énergétiques liés au chauffage et au transport (voiture).

1- Ma situation

4 personnes

17000 €/an

74 m²

Gaz

Je n'ai pas de voiture

Voiture n°1

10000 km/an

Diesel (hybride = consommation /100km plus faible)

9 L/100km

Voiture n°2

Kilométrage annuel

Type de carburant


Consommation de carburant aux 100 km

L/100km

Calculer ce que je paie

Avec la taxe carbone dans son dispositif actuel, je paie :

201€ par an



2. Un deuxième volet permet de calculer le montant qui serait redistribué, en fonction des revenus et de la composition du foyer, s'il y avait un "revenu climat".

Cette redistribution se base sur un scénario par défaut, dans lequel :

- 50 % des recettes de la taxe carbone seront redistribués (50 % des 8 milliards d'euros collectés en 2019¹¹) ;
- Seuls les 5 premiers déciles (les 50 % de la population qui ont les revenus les moins élevés) seront éligibles au dispositif de redistribution ;
- La redistribution se fait d'une manière progressive.

Cette redistribution privilégie avant tout les deux premiers déciles, c'est-à-dire les ménages les plus vulnérables, en les assurant qu'ils seront

protégés à 100 % ou, pour la majorité, en leur permettant un gain de pouvoir d'achat (ils recevront davantage que ce qu'ils payent).

En fonction du résultat, un message précise la raison pour laquelle un foyer n'est pas éligible aux redistributions et donne des pistes à pour réduire ses consommations d'énergie fossiles, et ainsi baisser le montant de taxe carbone payée.

2- Ma situation avec une taxe carbone redistribuée

Avec 50% des recettes de la taxe carbone (soit 4 milliards d'euros) redistribués de façon progressive à 50% des ménages ayant les revenus les plus faibles, vous pourriez recevoir :

Pour votre foyer la redistribution compense complètement le poids financier de la taxe carbone. Votre pouvoir d'achat est protégé. Il y a de nombreuses possibilités pour diminuer vos consommations énergétiques et augmenter davantage votre gain financier.

<https://www.actionclimat.org/diminuer-consumation-energie>

611€ par an

3. Enfin, le calculateur autorise l'utilisateur à changer différents paramètres, comme le pourcentage des revenus reversés directement aux ménages par rapport à ceux investis dans la transition écologique,

ou encore le nombre de ménages éligibles à la redistribution. Il est ainsi possible de tester différents scénarios de redistribution.

3- Pour aller plus loin : changer les paramètres de redistribution

1) Faire varier la part des recettes qui est redistribuée aux ménages

Redistribuer aux ménages	0%	20%	50%	10%	100%
--------------------------	----	-----	-----	-----	------

Financement de la transition écologique

	100%	75%	50%	25%	0%
--	------	-----	-----	-----	----

2) Faire varier le nombre de personnes qui peut bénéficier d'une redistribution

Sous-pouvoir choisir les déciles qui sont éligibles à la redistribution

	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10
--	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

3) Faire varier le type de redistribution

Progressif : les premiers déciles reçoivent plus

Flat : tout le monde, reçoit le même

Avec 75% des recettes de la taxe carbone (soit 6 milliards d'euros) redistribués de façon progressive à 20% des ménages ayant les revenus les plus faibles, vous pourriez recevoir :

393€ par an








Pour votre foyer la redistribution compense complètement le poids financier de la taxe carbone. Votre pouvoir d'achat est protégé. Il y a de nombreuses possibilités pour diminuer vos consommations énergétiques et augmenter davantage votre gain financier.

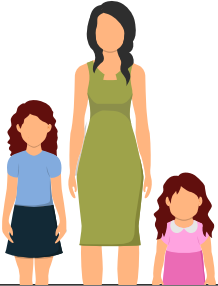


<https://www.actionclimat.org/diminuer-consumation-energie>

QUELQUES EXEMPLES CONCRETS

COMMENT LE REVENU CLIMAT PEUT ÊTRE MIS EN PLACE CONCRÈTEMENT ?

Il sera nécessaire de décider légalement de la mise en place d'un dispositif de redistribution par exemple sous forme d'un Crédit d'impôt. Cela peut se faire via le Projet de loi de finances qui est discuté chaque année. Le Réseau Action Climat et ses associations membres ont proposé cette année un amendement en ce sens¹².




<p>SÉVERINE, ADAM ET LEURS DEUX ENFANTS</p> 	<p>REVENUS ANNUELS 17000€</p>	<p>COÛT DE LA TAXE CARBONE AUJOURD'HUI 201€</p>
<p>LOGEMENT 80M² CHAUFFAGE AU GAZ</p> 	<p>VOITURE DIESEL</p> 	<p>RÉSULTAT APRÈS REDISTRIBUTION +410€</p> 
<p>ANNA, IMRAN ET LEURS DEUX ENFANTS</p> 	<p>REVENUS ANNUELS 50000€</p>	<p>COÛT DE LA TAXE CARBONE AUJOURD'HUI 425€</p>
<p>LOGEMENT 120M² CHAUFFAGE AU FIOUL DOMESTIQUE</p> 	<p>VOITURE DIESEL ET ESSENCE</p> 	<p>RÉSULTAT APRÈS REDISTRIBUTION -425€</p> <p>ILS GAGNENT 0€ CAR LEURS REVENUS DÉPASSENT LE SEUL DES FOYERS ÉLIGIBLES</p>

<p>CLARISSE AVEC SES DEUX ENFANTS</p> 	<p>REVENUS ANNUELS 19000€</p>
	<p>VOITURE ESSENCE</p> 
<p>LOGEMENT 100M² CHAUFFAGE AU FIOUL DOMESTIQUE</p> 	<p>LIEU DE VIE TREMBLAY- EN-FRANCE</p>

**COÛT DE LA TAXE
CARBONE
AUJOURD'HUI**
302€

**RÉSULTAT APRÈS
REDISTRIBUTION**
+198€






<p>KARINE</p> 	<p>REVENUS ANNUELS 19000€</p>
	<p>VOITURE PAS DE VOITURE</p> 
<p>LOGEMENT 50M² CHAUFFAGE AU GAZ</p> 	<p>LIEU DE VIE PARIS</p>

**COÛT DE LA TAXE
CARBONE
AUJOURD'HUI**
64€

**RÉSULTAT APRÈS
REDISTRIBUTION**
+102€



<p>RENÉ ET CLAUDINE</p> 	<p>REVENUS ANNUELS 27000€</p>
	<p>VOITURE DIESEL</p> 
<p>LOGEMENT 100M² CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE</p> 	<p>LIEU DE VIE GIVORS</p>

**COÛT DE LA TAXE
CARBONE
AUJOURD'HUI**
75€

**RÉSULTAT APRÈS
REDISTRIBUTION**
+3€



LA RÉFORME DE LA TAXE CARBONE DOIT S'INSCRIRE DANS UNE HAUSSE GLOBALE DE L'AMBITION DE LA POLITIQUE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

RENDRE LES AÇQUIS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ACCESSIBLES À TOUS

Pour réduire les factures énergétiques d'un foyer, il faut avant tout agir sur les consommations liées au chauffage et au transport. Les deux dispositifs principaux pour accompagner les ménages sur ces dépenses sont le CITE (Crédit d'impôt transition énergétique, qui va se transformer en prime) et la prime à la conversion pour l'achat d'un nouveau véhicule moins polluant.

Jusqu'ici, le **CITE** profitait pour moitié aux 20 % les plus riches de la population (les 9e et 10e déciles)¹³. La proposition du Gouvernement prévoit la transformation du CITE en prime, une orientation vers un financement de travaux plus performants et un recentrage des aides sur les ménages à plus faibles revenus. Théoriquement, ces changements vont dans le bon sens. Mais la réforme ne prévoit pas de renforcer les moyens d'accompagnement (social et technique), ni de garantir la mise en place d'un service public de la rénovation thermique de proximité sur tout le territoire (promis dans la loi de 2015). Elle n'apporte pas davantage de solution pour couvrir jusqu'à 100 % des dépenses pour les plus précaires, alors que ce public n'a pas les moyens de s'engager dans des travaux de rénovation conséquents. Au lieu de rendre le CITE plus écologique et juste, la réforme semble se résumer à une mesure d'économie budgétaire¹⁴. Nous sommes loin du « plan Marshall » requis pour atteindre les 700 000 rénovations complètes nécessaires par an pendant 10 ans, et ce afin d'être cohérent avec les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone¹⁵.

On retrouve une évolution analogue dans les ajustements du dispositif de la **prime à la conversion automobile**, victime de son propre succès. Le Gouvernement a modifié les conditions d'attribution des primes au 1er août 2019. Seuls les 5 premiers déciles y ont désormais accès. Néanmoins, les voitures d'occasion Crit'air 2, qui étaient plus accessibles aux ménages modestes, n'étant plus éligibles à la prime, le soutien à ces ménages devient limité. En revanche, les véhicules neufs diesel Euro 6, dont le prix d'achat rend ce type de véhicules inaccessible aux ménages modestes, sont encore éligibles. En l'état, la prime à la conversion ressemble surtout à un plan de relance de l'industrie automobile. Il aurait été préférable de retirer tout véhicule neuf essence/diesel du système de prime, pour la rendre plus généreuse pour les ménages modestes.

METTRE FIN AUX NICHES FISCALES NÉFASTES POUR LE CLIMAT

Une taxe carbone juste ne sera pas acceptable tant qu'il y aura des niches fiscales néfastes pour le climat. Des travaux récents les chiffrent de 12 à 18 milliards d'euros par an¹⁶.

Le fait que le Gouvernement ouvre la porte, dans le projet de loi de finances, à la suppression des subventions aux énergies fossiles (suppression du tarif réduit pour le gazole non routier, diminution de 2c€/l du remboursement de la taxe sur le diesel pour les transporteurs routiers et mise en place d'une faible éco-contribution sur les billets d'avions) est un premier pas dans la bonne direction. Cela ne doit pas être une mesure exceptionnelle, mais plutôt un changement de cap. Aujourd'hui, aucun calendrier précis de suppression n'a été annoncé. Il y a un besoin évident pour les acteurs économiques, notamment les salariés, de connaître le calendrier des évolutions sur plusieurs années.

1. L'observatoire climat-énergie du Réseau Action Climat <https://reseauactionclimat.org/observatoire-climat-energie-2019/>
En 2018, les émissions de gaz à effet de serre nationales ont baissé de 4,2 % entre 2017 et 2018, en partie grâce à un hiver doux. Mais ces émissions dépassent de 4,5 % la part annuelle du budget carbone. Les secteurs les plus émetteurs, mais aussi ceux qui ont le plus dépassé leur budget carbone, sont les transports et le bâtiment.
2. Dr. Quentin PERRIER / Dr. Sébastien POSTIC / Marion FETET (2019) "Une évaluation climat à 360° du budget de l'Etat" <https://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2019/09/I4CE-Etude-EvalClimat360%C2%B0BudgetEtat.pdf>
3. « Financement de la transition écologique : les instruments économiques, fiscaux et budgétaires au service de l'environnement et du climat » https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/farandole/ressources/2020/pap/pdf/jaunes/Jaune2020_transition_ecologique.pdf
4. Rapport d'information de la commission des finances de l'Assemblée nationale (2019) : <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i1172.asp>
5. Audrey Berry, Eloi Laurent (2019) « Taxe carbone, le retour, à quelles conditions ? », OFCE Working Paper 2019-06
6. OFCE Carbon consumption survey 2019 : <http://carbonconsumptionsurvey.eu/wp-content/uploads/2019/05/2019-04-19-Presentation-S%C3%A9minaire-final.pdf>
7. Dr. Quentin PERRIER / Dr. Sébastien POSTIC / Marion FETET (2019) "Une évaluation climat à 360° du budget de l'Etat" <https://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2019/09/I4CE-Etude-EvalClimat360%C2%B0BudgetEtat.pdf>
8. <https://www.clcouncil.org/media/EconomistsStatement.pdf>
9. Murray, Rivers (2015) « British Columbia's revenue-neutral carbon tax: A review of the latest «grand experiment» in environmental policy », Energy Policy • November 2015
<https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/climate-change/planning-and-action/carbon-tax>
10. T. Douenne, A. Fabre (2019). Can We Reconcile French People with the Carbon Tax? Distinguishing Beliefs from Preferences. FAERE Working Paper, 2019.10.
http://faere.fr/pub/WorkingPapers/Douenne_Fabre_FAEER_WP201910.pdf
11. Dans le cadre du projet de loi de finances 2020 la suppression du Compte d'affectation spéciale Transition énergétique a été votée pour 2021. A partir de ce moment les recettes de la composante carbone ne seront plus affectées comme cela est le cas aujourd'hui: "...une part des recettes de TICPE, correspondant au rendement de la hausse de la composante carbone en TICPE (votée en LFR pour 2015), est affectée au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique.»
12. <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/2272A/AN/1661>
13. Rapport d'information de la commission des finances de l'Assemblée nationale (2019) : <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i1172.asp>
14. CLER (2019), L'Etat ne doit pas faire d'économies sur le dos de la rénovation énergétique, <https://cler.org/cite-letat-ne-doit-pas-faire-deconomies-sur-le-dos-de-la-renovation-energetique/>
15. I4CE (2018) « Ménages et rénovation énergétique : une vue d'ensemble du cadre législatif et réglementaire en France » <https://www.i4ce.org/download/menages-et-renovation-energetique-une-vue-densemble-du-cadre-legislatif-et-reglementaire-enfrance/>
16. IGF, CGEDD (2019) "Green Budgeting : proposition de méthode pour une budgétisation environnementale"
Dr. Quentin PERRIER / Dr. Sébastien POSTIC / Marion FETET (2019) "Une évaluation climat à 360° du budget de l'Etat" <https://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2019/09/I4CE-Etude-EvalClimat360%C2%B0BudgetEtat.pdf>
<https://reseauactionclimat.org/subventions-energies-fossiles-ou-sont-passees-11-milliards-euros/>
La différence s'explique par des périmètres différents et la prise en compte des niches non répertoriées comme la différence de taxation entre diesel et essence et une niveau réduit de taxation du kérosène ou un niveau équivalent à l'essence.

CONTACTS PRESSE



OXFAM FRANCE

PAULINE LECLÈRE

pleclere@oxfamfrance.org

07 69 17 49 63



RÉSEAU ACTION CLIMAT

SIMON COQUILLAUD

simon.coquillaud@reseauactionclimat.org

01 80 89 99 55



SECOURS CATHOLIQUE CARITAS FRANCE

DJAMILA ARIBI

djamila.aribi@secourscatholique.org

06 85 32 23 39

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques

