

Taxe carbone

La **taxe carbone** est une [taxe environnementale](#) sur l'émission de [dioxyde de carbone](#). Elle a pour but de limiter le [réchauffement climatique](#) dont sont responsables l'émission de [gaz à effet de serre](#) et notamment le dioxyde de carbone.

Différentes méthodes existent pour taxer précisément la quantité de dioxyde de carbone émise tout en limitant les coûts de gestion. Il est possible de taxer la production ou l'importation d'énergie fossile qui devrait émettre du dioxyde de carbone en étant consommée, de taxer la consommation de l'énergie ou l'émission effective de dioxyde de carbone.

L'introduction de la taxe peut poser des problèmes aux industries non préparées. Ainsi certains pays comme la Suède ont prévu des abattements, mais ils réduisent l'efficacité de la taxe. D'autres techniques prévoient une augmentation progressive et prévisible de la taxe sur le long terme pour guider les investissements sur le long terme.

L'introduction de la taxe, a fortiori si elle est importante, peut créer des déséquilibres vis-à-vis des consommateurs. Lorsque l'objectif n'est pas une récupération supplémentaire d'impôts, une redistribution des revenus de la taxe doit être effectuée sans pénaliser certaines catégories de population, comme des populations rurales qui ne bénéficient pas de transports en commun. Une redistribution sur d'autres critères que la consommation (sur laquelle s'applique la taxe) peut également changer l'équilibre face à l'impôt au-delà de l'émission de carbone et pénaliser les consommateurs qui ne bénéficient pas des critères de redistribution (comme des allégements de charges sur le travail).

La taxe est appliquée différemment en fonction des pays. En [2009](#), des pays comme le Danemark et la Suède appliquent une forme de taxe carbone, et d'autres pays, comme la France, en étudient les possibilités d'applications.

Terminologie

La taxe carbone a obtenu plusieurs appellations, notamment *taxe sur les émissions de carbone*, *fiscalité carbone*, *contribution climat-énergie*¹ ou encore *prime d'assurance carbone* par ses défenseurs comme [Jean-Marc Jancovici](#)².

Objectifs de la taxe carbone

Ses défenseurs en France, [Jean-Marc Jancovici](#)³, [Nicolas Hulot](#)⁴ et [Marcel Robert](#)⁵, insistent sur le fait que la taxe carbone poursuit deux objectifs de sauvegarde des hommes et de la planète :

- réduire les émissions de CO₂, [gaz à effet de serre](#), pour limiter les catastrophes dues au [réchauffement climatique](#) ;
- préparer en douceur la société à un épuisement progressif, inéluctable, des ressources en énergies fossiles ;
- et, accessoirement, servir de tampon à des variations potentiellement brutales des prix de combustibles comme [l'essence](#).

La taxe carbone est, dans son concept, une [taxe](#) et non un [impôt](#) : elle n'est pas destiné à procurer des ressources au budget général, mais à couvrir les frais induit par les nuisances du CO₂ (en tant que principal gaz à effet de serre émis par l'homme) et inciter à en réduire la production (on peut la comparer à la [taxe d'enlèvement des ordures ménagères](#), avec le CO₂ dans le rôle de déchet). En internalisant les frais collectifs induits, elle doit rétablir la [vérité des prix](#) et corriger l'écart entre le choix spontané des agents économiques et les nécessités collectives (principe pollueur-paiement).

À ce titre, il est important de se poser la question si la taxe carbone doit peser sur l'énergie en tant que produit consommé ou sur les objets de consommation produits avec un dégagement, direct ou indirect, de CO₂. C'est une ambiguïté majeure des communications récentes à ce sujet^{6,7}.

La réflexion est en marche tant au niveau des scientifiques (économistes) que des États sur le caractère éminemment global de la mise en place de cette taxe (dans quelle zone s'appliquerait la taxe, problème des produits importés, etc.)^{8,9}.

Cette mesure s'inspire des propositions faites dans les années 1920 par l'économiste [libéral](#) néoclassique [Arthur Cecil Pigou](#)¹⁰, et peut donc être qualifiée de [taxe pigouvienne](#).

Nécessité de la taxe carbone

Les défenseurs de la taxe carbone expliquent que toutes les incitations, subventions, mesures pour inciter les consommateurs et les entreprises à des comportements vertueux dans des domaines précis pris isolément, ne pourront avoir qu'un impact extrêmement limité, car ce qui est économisé d'un côté est toujours *transféré ailleurs*, par exemple :

- « La surface habitable par français est passée de 25 à 35 m² entre 1975 et 2000 et, en tenant compte de l'augmentation de la [population](#) pendant cet intervalle de temps, la surface totale de logements a presque doublé. De ce fait, malgré une consommation de chauffage au mètre carré divisée par deux, la consommation globale d'énergie de chauffage en France n'a pas baissé : la meilleure isolation des logements n'a pas été affectée à une baisse de la [consommation](#), mais à une augmentation des surfaces chauffées. »³
- Il faut moins de [kérosène](#) qu'avant pour faire voler un [avion](#) de 300 places, mais il en vole considérablement plus, car le prix du billet est devenu de plus en plus accessible.
- Les voitures sont assurément plus économies aujourd'hui qu'il y a 30 ans, et le seront plus encore demain... mais le nombre de [voitures](#) sur la [planète](#) aura doublé ou triplé...
- Les [réfrigérateurs](#) d'aujourd'hui sont une merveille d'économie, comparés aux monstrueuses machines polluantes qu'ils étaient dans les années 60 mais... le réfrigérateur de 150 L a été troqué contre un autre de 350 L très économique, auquel on a adjoint un [congélateur](#) assurément économique (près de la moitié des ménages français en possèdent un, contre quasiment 0 % en 1973), ainsi que bien d'autres appareils très économies...

Les défenseurs de la taxe expliquent donc que ce qui détermine principalement la consommation *globale d'énergie fossile*, ce ne sont pas les performances des objets qui en consomment, c'est « le prix de l'énergie fossile ramené au pouvoir d'achat »³. Ainsi, si nous voulons économiser volontairement l'énergie fossile, nous devons désirer une hausse de son

prix en termes réels. C'est à ce seul prix que les progrès techniques seront affectés à une baisse de la consommation *globale* d'énergie fossile.

Propriétés fondamentales

Pour être efficace sur les objectifs, la taxe carbone devrait avoir plusieurs propriétés fondamentales :

- être pilotée par le prix global de l'énergie fossile avec cette taxe comprise, de telle sorte que la hausse de ce prix global soit en croissance lente et progressive. Cette croissance devrait être supérieure à celle du pouvoir d'achat : c'est en effet le seul moyen efficace de dissuader l'usage des énergies qui accélèrent le [changement climatique](#). Il faut, comme l'explique [Jean-Marc Jancovici](#), « monter le prix de ce qui pose problème, plus vite que notre pouvoir d'achat »². La taxe serait donc variable, montant si le prix de l'énergie fossile venait à descendre, baissant en cas de pic temporaire (comme celui observé en 2008) ;
- être planifiée et annoncée sur le long terme (par exemple sur 15 ans) afin que les citoyens comme les entreprises puissent la prendre en compte dans leurs projets d'avenir sans avoir à en souffrir (notamment par le choix des moyens de transport les moins polluants) ;
- être neutre, c'est à dire appliquée en fonction du contenu en équivalent-carbone¹¹ de la chose, et non simplement sur les combustibles ([essence](#), [fioul](#), [kérosène](#), [gaz naturel](#), etc.) En effet, par exemple, taxer le charbon sans taxer l'acier ou l'électricité qui sont produit avec ce charbon n'aurait d'autre effet que de faire déplacer l'industrie utilisatrice de combustible ailleurs sur la planète, avec toutes les conséquences néfastes, mais sans faire baisser la consommation de carbone via l'acier ou l'électricité, alors que c'est le but. Mais déterminer quel valeur carbone attribuer aux produits n'est pas simple. C'est un point des plus délicats et un des principaux qui expliquent que la taxe ne soit encore en vigueur. Dans un premier temps, on peut concevoir de n'appliquer la taxe qu'aux usages non délocalisables, tels que le chauffage domestique ou les transports (à l'instar de la [TIPP](#) en France).

La façon dont l'énorme produit de la taxe sera utilisé (Cf. infra) est un facteur important dans l'acceptation de celle-ci. Plusieurs possibilités de redistribution sont envisageables :

- le financement d'allocations ou d'aides spécifiques aux populations à faible revenus, telle qu'elle est envisagée par J. Hansen, climatologue en chef de la [NASA](#), dans une lettre à [Barack Obama](#)¹², sur la base de parts égales, avec une demie-part par enfant dans la limite de deux enfants. Certains parlent aussi « d'un chèque à chaque français » ;
- le financement de programmes environnementaux (réhabilitation de l'habitat, subvention pour développer des énergies propres, etc.) ;
- la réduction de certains impôts et charges salariales.

La taxe carbone est bien plus aisée à mettre en place que des mesures réglementaires. Sa progressivité permet de commencer dès aujourd'hui à compenser les dégradations de l'écosystème, évitant ainsi des mesures ultérieures beaucoup plus brutales. Géostratégiquement, elle réduit la dépendance énergétique du pays puisqu'elle incite à une moindre consommation.

Les difficultés de mise en place

Difficultés fiscales et techniques

L'instauration d'une nouvelle taxe est toujours politiquement difficile.

Spécifiquement à cette taxe, calculer les produits qui seraient concernés, et le montant de taxe à leur appliquer compte tenu d'une part de leur contenu en carbone. Le contenu en carbone d'une chose dépend de son mode de production ; parfois dans des proportions énormes : par exemple pour l'électricité, qui ne peut pas ne pas entrer dans le champ de la taxe carbone, de presque rien pour l'éolien jusqu'à plus d'un kilogramme par kilowat-theure pour des centrales à charbon¹³. Si on choisit d'appliquer le même taux de taxe à tous les produits semblables, cela favorise comparativement les procédés les plus consommateurs et désavantage les meilleurs procédés, ce qui est exactement contraire au but recherché. Pour éviter cet effet pervers, il faut être capable soit d'identifier précisément le mode de production de la chose et lui attribuer le taux de taxe correspondant, ce qui semble impraticable ; soit d'accorder des dégrèvements ou d'appliquer une pénalité à chaque fabricant, à hauteur de la différence entre la taxe appliquée à son produit et celle qui résulte de son propre procédé.

Cette question technique implique en outre de difficiles négociations internationales au sujet du contenu en carbone des produits importés, justement en raison des différences de contenu en carbone en fonction du procédé utilisé pour obtenir un même produit.

Alternativement, plutôt que de frapper les différents produits, la taxe pourrait être perçue à la source dans le cadre d'un système de [droits à polluer](#), pourvu qu'on puisse s'assurer qu'il n'y a pas de fabrication en dehors de ce quota. Mais, alors que taxer un produit consommé sur son territoire est à la portée d'un État, il est dépendant de la bonne volonté des autres États dans le cadre d'un système de droits à polluer.

Autre difficulté : les budgets des États dépendent beaucoup des droits perçus sur les combustibles fossiles et les produits qu'ils permettent de fabriquer¹⁴. Or, l'objectif est de réduire et même éliminer complètement la consommation de combustible fossile, ce qui veut dire que cette ressource fiscale (y compris la taxe carbone elle-même) se tarirait. On peut espérer que les produits de substitution représentent une matière fiscale importante, mais la crainte que ce ne soit pas le cas suffit à nourrir la réticence à la mise en place de cette taxe.

Oppositions économiques à la taxe carbone

Certains dénoncent les effets inflationnistes potentiels de la taxe carbone : les salariés ayant à payer une nouvelle taxe demanderaient une augmentation de leurs salaires ; mais la dynamique salariale dépend aussi des conditions européennes et internationales de concurrence, qui tendent à la limiter.

D'autres estiment qu'une taxe carbone pourrait mettre en péril la productivité : la baisse du coût du travail induite par une diminution des charges salariales réduirait l'incitation au développement du progrès technique. Mais en réalité la productivité, dans le cadre d'une économie écologique, doit prendre en compte l'énergie et les matières premières, dont le coût augmente. La taxe constituerait par conséquent une innovation en elle-même¹⁵.

Espérance en d'autres techniques

On constate que le progrès technique permet déjà de réduire les besoins en énergie des objets et d'accroître les ressources en énergie sans contenu en carbone ([énergie renouvelable](#)). Dès lors, certains pourraient être tentés de croire que le besoin d'agir n'est pas si évident : ne peut-on se contenter d'attendre la diffusion de techniques qui semblent quasiment déjà disponibles (énergie solaire, voiture électrique, maison à énergie positive, etc.), si on se fie à leur place dans les médias ? Bien que de nombreuses techniques intéressantes existent :

- seules, elles ne permettent pas une baisse des émissions *globales* de CO₂. En effet, comme expliqué plus haut, l'économie réalisée par une meilleure efficacité énergétique des objets unitaires est perdue par une augmentation des usages, donc une augmentation des émissions *globales* de CO₂ ;
- elles sont physiquement (donc économiquement) moins rentables que les énergies fossiles. La taxe carbone est donc nécessaire pour favoriser le développement des technologies alternatives aux énergies fossiles ;
- le fait d'utiliser des technologies alternatives sans réduire les consommations d'énergies fossiles ne protège pas les sociétés contre les effets du pic pétrolier.

Jean-Marc Jancovici montre¹⁶, calculs à l'appui, qu'il n'est pas réaliste d'espérer que la technologie nous évite d'avoir à faire des efforts.

Mesures fiscales ressemblant à la taxe carbone, par pays

Allemagne

Les taxes reposant sur les combustibles et l'électricité ont été relevées depuis la fin des [années 1990](#). Mais le taux n'est pas modulé selon les émissions en CO₂, et le charbon n'est pas concerné, ce qui ne correspond pas au concept.

Des résultats intéressants ont été observés (baisse de la consommation, notamment pour les carburants : -12 % pour l'essence et -2 % pour le gazole entre le premier semestre [1999](#) et le premier semestre [2001](#)). Ceux-ci peuvent cependant être au moins partiellement attribués à la hausse du prix du baril, et à la réévaluation du dollar entre 1999 et 2001.

Danemark

Seul exemple d'application du concept de taxe carbone avec un taux réellement modulé. L'impôt s'applique à tous (administrations, entreprises, ménages) et repose sur la quantité de combustibles et d'électricité consommés. Le taux est modulé selon le niveau d'émission en CO₂ des produits taxés.

Le principal défaut de ce dispositif est son coût de gestion (2 % du produit).

France

Elle serait établie sur les combustibles fossiles ([pétrole](#), [charbon](#), [gaz naturel](#), etc...) avec un [taux](#) variable. Ce taux dépendrait principalement, voire exclusivement, du contenu en carbone du combustible considéré, et donc des émissions de [dioxyde de carbone](#) (CO₂). Cette taxe

serait en augmentation douce et progressive d'année en année. Parmi l'ensemble des mesures fiscales ayant un impact sur l'environnement (dont redevances, mesures fiscales dérogatoires), elle est la plus ambitieuse, et pour ses principaux défenseurs, la seule mesure pouvant être efficace pour réduire consommations et émissions de carbone.

La proposition régulièrement reprise en [France](#) depuis quelques années d'une *taxe-carbone* a plusieurs fois été repoussée, a été remise à l'ordre du jour par son inscription dans les cinq propositions du [Pacte écologique](#) de [Nicolas Hulot](#), puis dans le [Grenelle de l'Environnement](#). Michel Rocard s'est vu en juin 2009 confier la mission de Président d'une « [Conférence de consensus](#) (2,3 juillet 2009) » sur un projet de [Contribution climat-énergie](#) (CCE) ; début du mois de juillet 2009 ; sur la base d'un livre blanc¹⁷.

La mise en place d'une taxe carbone ne sera pas aisée, au vu des expériences récentes en la matière.

En décembre 2000, le [Conseil constitutionnel](#) a censuré un projet visant à étendre la [Taxe générale sur les activités polluantes](#) (TGAP) aux consommations intermédiaires d'énergie. Le Conseil a estimé que certaines dispositions (sur l'électricité) ne correspondaient pas à l'objet affiché et que la taxe portait atteinte au principe d'égalité devant l'impôt sans justification au regard des objectifs d'intérêt général poursuivis (les grandes entreprises pouvaient bénéficier d'abattements). La taxe était fondée sur le contenu en carbone de chaque produit, avec un taux de référence de 11 euros la tonne de CO₂.

Le [gouvernement français](#) a, à travers le [Grenelle de l'environnement](#), décrété la « mise à l'étude » de la taxe carbone, mais ne l'a pas validée, alors qu'elle faisait partie intégrante du [Pacte écologique](#) de Nicolas Hulot, que tous les partis politiques importants ont par ailleurs signé en 2007, pendant la [campagne présidentielle](#).

À l'occasion des discussions sur la loi de finances 2009 et de celles sur la loi rectificative de finances 2008, en décembre 2008, le député PS Jean Launay a déposé par deux fois un amendement sur la taxe carbone.

Un groupe de travail a été créé le 19 février 2009 par la commission des finances du sénat pour examiner l'opportunité de créer une taxe carbone et étudier le fonctionnement et l'encadrement du marché d'échanges de [quotas d'émissions](#) de CO₂¹⁸.

Fin avril 2009, les députés (Les Verts) [François de Rugy](#), [Martine Billard](#), [Yves Cochet](#) et [Noël Mamère](#) ont déposé à l'Assemblée nationale une proposition de loi relative à la transformation écologique de l'économie. Ce projet intègre toutes les consommations d'énergie et pas simplement les carburants. Il est donc plus proche de la Contribution climat-énergie¹⁹ défendue par la Fondation Nicolas Hulot que d'une taxe carbone classique.

En juillet 2009, le groupe d'experts coordonné par Michel Rocard a conclu qu'une « contribution climat-énergie » (CCE) était bien le seul et nécessaire moyen de changer le comportement des consommateurs d'énergie, sans préciser s'il serait utile d'aussi taxer l'électricité (le nucléaire assure la base de la production, mais s'appuie sur des centrales au gaz et au charbon lors des pics de consommation d'électricité). Leur rapport, rendu fin juillet au Gouvernement, proposait une taxe de 32 euros par tonne de CO₂ émise, dans un premier temps, à porter à 100 euros avant 2030.

Le ministre du Budget Éric Woerth, et Bercy ont jugé cette taxe (7 à 8 centimes d'euros par

litre de carburant – sur la base des 32€/tonne) trop élevé mais veulent néanmoins intégrer une taxe carbone à la loi de finances 2010. La [Fondation Nicolas Hulot](#) et le ministre de l'Écologie ont proposé que soit solidairement reversée une partie des sommes perçues aux ménages modestes via par exemple un « chèque vert ». Cette taxe devrait encourager l'efficience énergétique car les foyers moins gourmands en énergie seront moins taxés.

Royaume-Uni

Le *Climate Change Levy* créé en avril [2001](#) est assis sur la consommation des industries et des commerces, ainsi que du secteur public. Les ménages ne sont donc pas concernés (mais furent touchés par une hausse des [accises](#) sur les hydrocarbures de 5 à 6 % par an entre 1993 et 2000), ni les énergies renouvelables et la [cogénération](#). Il s'agit cependant d'un dispositif qui tient plus de la [taxe sur l'énergie](#) que de la taxe carbone, puisque les productions d'électricité nucléaire ou hydraulique ne sont pas exclues du dispositif, et que le charbon est moins taxé que le gaz (16£/tonne CO₂ contre 30), suite au lobbying des industriels concernés²⁰.

Les émissions en CO₂ de l'industrie britannique ont diminué au-delà des objectifs fixés par accords sectoriels, et ce dès [2002](#).

Suède

Premier exemple observé. La taxe fut introduite dès 1991 et était fixée à 27 euros la tonne. Il s'agit en réalité d'une contribution tarifée selon la quantité de combustibles consommée (hydrocarbures, gaz naturel et charbon). La réforme fut introduite parallèlement à des baisses des autres taxes sur la consommation de combustibles afin que le prix pour le consommateur ne varie pas, ce qui limita la lisibilité du système. De fortes exonérations furent également consenties aux industries (seulement 25 % des taux, puis 50 % aujourd'hui encore).

L'ensemble des écotaxes suédoises représentait en 2005 2,9 % du PIB.

Autres

La [Finlande](#), la [Norvège](#), les [Pays-Bas](#), la [Suisse](#) ont également introduit des mesures comparables. La [Nouvelle-Zélande](#) devait l'adopter mais a fait marche arrière fin [2005](#) après un changement de majorité parlementaire.

Citations

- « Si on n'augmente pas le prix de l'énergie, on se dirige droit vers une dictature. » [Marcel Boiteux](#), directeur de l'[EDF](#) de 1967 à 1987.²¹
- « Au stade individuel, qu'est-ce que chacun de nous peut faire, très concrètement, pour aider au « mieux-être » de la planète ? » demande [Marie Drucker](#), dans son documentaire *Pour quelques degrés de plus sur France 3*, à [Jean-Marc Jancovici](#). Celui-ci répond : « Ma réponse va peut-être vous surprendre, mais ce qu'on peut faire de mieux, c'est que la prochaine fois qu'un sondage passera nous demander si on est pour ou contre une hausse programmée du prix de l'essence, qu'on lui dise qu'on est pour. »²²

- [Claude Allègre](#) estime que la mise en place d'une taxe carbone sera une « initiative catastrophique pour notre pays ». « Elle serait inutile climatiquement, injuste socialement, nuisible économiquement »²².

Notes et références

1. [↑ Grenelle de l'environnement Pacte écologique de Nicolas hulot](#) [archive]
2. [↑ a b c Interview de Jean-Marc Jancovici sur France 3 dans lequel il explique la taxe carbone](#) [archive]
3. [↑ a b c Jean-Marc Jancovici](#) [archive] et Alain Grandjean, [Le plein s'il vous plaît ! - La solution au problème de l'énergie](#) [archive], (ISBN 978-2020857925).
4. [↑ Pacte écologique 2007 de Nicolas Hulot](#) [archive]
5. [↑ Pour en finir avec la société de l'automobile de Marcel Robert](#) [archive]
6. [↑ http://www.lemonde.fr/economie/article/2009/07/03/edf-et-gdf-suez-s-opposent-sur-l-application-de-la-taxe-carbone-sur-l-electricite_1214757_3234.html](#) [archive]
7. [↑ http://www.debout-la-republique.fr/Une-taxe-carbone-oui-mais-pas-n.html](#) [archive]
8. [↑ \(en\) http://www.econ.cam.ac.uk/electricity/publications/wp/ep36.pdf](#) [archive]
9. [↑ http://www.contributionclimatenergie.fr/docs/livreblanc.pdf](#) [archive]
10. [↑ Arthur Cecil Pigou, *The Economics of Welfare*, 1920](#)
11. [↑ Y compris si possible les autres type de gaz à effet de serre, comme le méthane émis par l'élevage, lequel représente 5 à 10 % des émissions de gaz à effet de serre françaises en équivalent CO₂](#)
12. [↑ \[pdf\] http://www.columbia.edu/~jeh1/mailings/20081229_DearMichelleAndBarack.pdf](#) [archive]
13. [↑ http://www.manicore.com/missions/bilan_carbone.html](#) [archive]
14. [↑ en France par exemple, la seule TIPP représente environ la moitié du produit de l'impôt sur le revenu ou de celui sur les sociétés, et il faut aussi tenir compte de la TVA et autres impôts sur ces produits pétroliers ainsi que sur les nombreux autres produits avec un contenu en carbone via leur mode de fabrication](#)
15. [↑ Olivier Godard, « La fiscalité écologique », *Cahiers français* n° 343, p. 80](#)
16. [↑ http://www.manicore.com/documentation/serre/kaya.html](#) [archive]
17. [↑ \[pdf\] « Livre blanc en vue de la conférence d'experts sur la contribution « Climat-Énergie » »](#) [archive] (12 pages)
18. [↑ Sénat : groupe de travail sur la fiscalité environnementale](#) [archive]
19. [↑ Questions & Réponses sur le réchauffement climatique et la Contribution Climat-Énergie](#) [archive]
20. [↑ Audition par le sénat français de M. L. Lorentsen, directeur de l'environnement à l'OCDE](#) [archive]
21. [↑ LA TAXE CARBONE, SVP](#) [archive]
22. [↑ Claude Allègre dénonce une « initiative catastrophique »](#) [archive]

Bibliographie

- [Jean-Marc Jancovici](#) et Alain Grandjean, *Le plein s'il vous plaît ! - La solution au problème de l'énergie*, Seuil, Paris, 2006 (ISBN 978-2020857925).
- [Lester Brown](#), *Le plan B - Pour un pacte écologique mondial*, Calmann-Lévy, Paris, 2007 (ISBN 978-2702138588)
- Olivier Godard, « La fiscalité écologique », dans *Cahiers français*, n° 343, 2008, p. 77-83