



NPA
NOUVEAU PARTI
ANTICAPITALISTE

ATELIER DU SAMEDI 17 OCTOBRE 2009, ROUEN

Argumentaire Taxe Carbone

1. La contribution climat énergie ou taxe carbone, c'est quoi ?

La taxe carbone est une nouvelle taxe qui s'appliquera en 2010 sur les combustibles fossiles (gaz naturel, charbon, fioul domestique, fioul lourd) et les carburants (gazole et super). Elle est mise en place dans le but de limiter les émissions de gaz à effet de serre. La France n'est pas tenue d'appliquer la taxe carbone par un accord européen ni international.

Le gouvernement a décidé de fixer son montant à 17€/ t de CO₂. Pour chaque énergie, elle sera calculée en fonction du contenu en carbone et donc du potentiel d'émission de CO₂, sans tenir compte du rendement énergétique lors de la combustion ni du service rendu lors de son utilisation.

La taxe carbone sera prélevée à la source par les distributeurs, c'est-à-dire **qu'elle augmentera directement le prix des énergies à l'achat.**

Par exemple, la taxe carbone entraînera une augmentation du prix de 4 à 5 centimes d'€ par litre de carburant, de + 7% de la facture pour le fioul domestique et de + 15% pour le gaz naturel. Elle entraînera probablement aussi une augmentation du prix des produits ayant nécessité l'utilisation d'énergie pour leur production, leur transport ainsi que des services. Les collectivités locales seront aussi soumises à cette taxe qui sera sans aucun doute répercutée sur les impôts, services etc.

Cette taxe est **en discussion dans la loi de finance de 2010**, la **liste et les modalités des exonérations** peuvent évoluer, on peut citer parmi celles déjà annoncées :

- **Les entreprises soumises aux quotas de CO₂.** Un marché européen permet aux entreprises soumises à des limitations de leurs émissions (notamment les raffineries, les réseaux de transport de gaz, les cimenteries et les centrales électriques thermiques) de vendre les quotas si elles émettent moins, et les oblige à en acheter si elles en nécessitent plus.
- **Les transports routiers de marchandises:** partiellement la taxe carbone "à hauteur de 36%" de son montant. Cette "fleur fiscale" lui est accordée par le biais d'une amélioration temporaire (et graduée sur quatre ans) du remboursement TIPP.
- **les agriculteurs et les pêcheurs** se verront appliquer la taxe carbone progressivement. En 2010, les exploitants agricoles se feront rembourser à 75%.

Un système de compensation sera appliqué :

- **aux ménages sous forme de crédit d'impôt ou d'un « chèque ».** Il sera calculé en fonction de critères d'accès aux transports en commun. Le montant annuel de la redistribution sera environ de: 40€ par adulte urbain, 60 € par adulte rural (+ 10€ par personne à charge)
- **aux entreprises par la disparition de la taxe professionnelle**

2. La taxe carbone culpabilise inutilement et est inefficace

Cette nouvelle taxe renforce l'idée couramment répandue que c'est par le changement des comportements individuels que les problèmes écologiques peuvent être résolus. Cette campagne de « culpabilisation individuelle » est particulièrement négative pour les populations qui n'ont pas le choix de leur lieu d'habitation, de travail, de leur mode de déplacement ou de consommation.

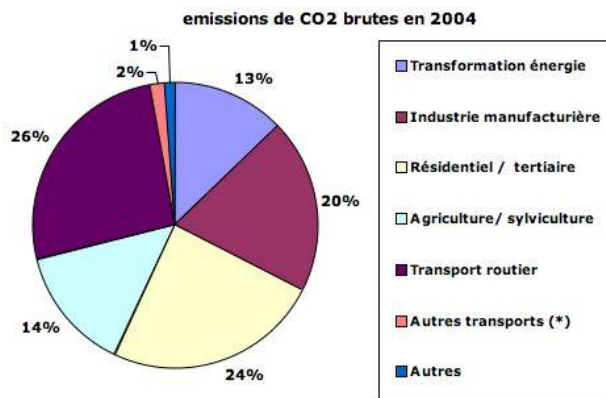
De plus, vu les modalités d'application de cette taxe et notamment les exonérations prévues, elle sera globalement inefficace.

Les principaux émetteurs de CO₂ sont exonérés

Sans examiner les autres gaz à effet de serre qui pourtant pèsent aussi lourd dans le dérèglement climatique, en ce qui concerne le CO₂, les plus gros émetteurs sont exonérés de la taxe carbone.

Les activités de défense militaire sont sans doute exonérées.

L'exonération des transports routiers de marchandises ne permettra ni de favoriser le fret ferroviaire ni de favoriser les circuits courts de distribution.



Si l'on imputait aux transports individuels et de marchandises les émissions des raffineries pour produire le carburant (dans le poste "transformation énergie"), celles de l'industrie pour la construction des voitures et des routes, et plus généralement toutes les émissions produites par des activités concourant aux déplacements (assurances, garages, etc.) le total « transport » serait probablement plus proche de 40%.

Source : CITEPA

Pour le secteur industriel et de transformation de l'énergie, le marché des quotas d'émission de CO2 est actuellement inefficace pour limiter les émissions (voir un prochain argumentaire...)

Les prévisions de diminution des émissions seront très faibles :

Les gains environnementaux à 17€/tCO2

Secteurs taxés	hausse du coût des énergies après taxe	diminution en MtCO2				réduction des émissions en % des émissions globales du secteur	
		élasticité des émissions au prix de l'énergie					
		min	max	min	max	min	max
industrie	18,2%	-0,2	-0,3	-0,9	-1,2	-3,6%	-4,9%
tertiaire	12,0%	-0,3	-0,6	-1,3	-2,1	-4,2%	-6,9%
résidentiel	8,1%	-0,3	-0,8	-1,8	-4,2	-2,8%	-6,6%
autres	20,9%	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-4,2%	-5,2%
carburant	4,2%	-0,2	-0,4	-1,1	-2,1	-0,8%	-1,7%
total	8,0%	0,0	0,0	-5,3	-10,0	-2,1%	-4,0%

Source
ADEME

En ce qui concerne le résidentiel, le **recours accru à l'électricité**, exonérée de la taxe, sera négatif pour le climat puisque l'hiver la demande est honorée pas seulement par le nucléaire mais surtout par des centrales thermiques au charbon. De plus, le nucléaire a un bilan environnemental très mauvais et sert toujours les intérêts des plus gros groupes capitalistiques.

L'augmentation du montant de la taxe n'y changerait rien

La commission Rocard avait préconisé 32€/t pour atteindre 100€/t en 2030.

L'OCDE estime qu'à moins de 100€/t la taxe carbone n'a pas d'efficacité.

Et pourtant l'exemple **Suédois** montre que l'efficacité globale est limitée même avec une taxe forte : la taxe carbone y a été mise en place il y a 18 ans. Aujourd'hui elle est à 108€/t. Les effets positifs sont une augmentation nette de l'utilisation de la biomasse dans les réseaux de chauffage urbain. Peu sur les transports ni sur les modes de production et de consommation.

Les émissions ont globalement continué d'augmenter surtout si on considère les transports internationaux :

En 1990, les émissions annuelles de CO2 étaient de 56 millions de tonnes, auxquelles il faut rajouter les émissions des soutes internationales aériennes (1,3 millions de tonnes) et maritimes (2,2 millions de tonnes), soit un total de **59,5 millions de tonnes de CO2**.

En 2006, les émissions annuelles de CO2 étaient de 53 millions de tonnes, auxquelles il convient de rajouter les émissions des soutes internationales aériennes (2 millions de tonnes) et maritimes (7,1 millions de tonnes), soit un total de **62,1 millions de tonnes de CO2, en augmentation de 5% par rapport à 1990**. (Source: D. DELESTRE, RAC)

3. La taxe carbone est injuste socialement

Les ménages les plus défavorisés, consacrent déjà 15% de leur revenu à l'énergie. A l'heure où la crise sociale touche les plus précaires, il paraît complètement injuste d'augmenter le prix du chauffage ou des déplacements.

La taxe carbone traite de la même manière le consommateur quelque soit son statut social (comme la TIPP et la TVA) : certes le riche consomme plus, mais vu le niveau de son revenu, **la part de l'impôt par rapport à son revenu est bien moins importante**. Ce type de fiscalité est donc fondamentalement inégalitaire.

L'ADEME ([Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie](#)) a réalisé une simulation du surcout de la taxe pour les ménages sur le chauffage et les déplacements (sans compter l'augmentation des prix des impôts locaux, des biens et des services) :

déciles de la population, du plus pauvre au plus riche (taxe à 17€/tCO2)	1er décile (10% les plus pauvres)	2	3	4	5	6	7	8	9	10° décile (10% les plus riches)
chauffage rural	50	52	57	57	59	51	62	47	78	99
chauffage urbain	11	50	38	53	42	76	95	63	60	98
carburant rural	26	29	35	44	44	55	49	55	54	74
carburant urbain	19	22	29	29	36	38	45	42	48	48
total rural	76	81	93	101	103	105	110	101	132	174
total urbain	29	72	67	82	78	114	140	105	109	146
total rural net de la redistribution (94€)	-18	-13	-2	7	9	11	16	7	37	79
total urbain net de la redistribution (76€)	-46	-4	-9	6	3	38	65	29	33	70

NB : les 4 premières lignes indiquent le niveau de taxation par décile en fonction des postes (taxe à 17€/tCO2). Les deux dernières simulent pour chaque décile ce que donnerait en net une redistribution forfaitaire de 94€ à tous les ménages ruraux et 76€ aux ménages urbains.

Le niveau de taxe payé par les riches est dérisoire par rapport au niveau de leur revenu. Résultat, le petit plus que vont avoir les plus défavorisés (*certain et pas tous : en fonction d'obscurs critères qui pénaliseront plus sûrement le banlieusard théoriquement desservi par des transports en commun dont les horaires sont incompatibles avec ses horaires de travail que le cadre qui roule en 4x4.*) va être payé par la masse des autres ménages, c'est à dire pour la plupart des salariés, loin d'être tous aisés.

Les exonérations des transports routiers répercutée sur les donneurs d'ordre, donc sur les consommateurs, et des cotisations patronales et leurs conséquences sur les conditions de travail et de protection sociale.... auront comme effet immédiat une **augmentation générale des prix directs et indirects** qui pénalisera toujours les mêmes. Est ce que cela va améliorer les conditions des travailleurs et le sort du climat ?

Le but réel de la taxe carbone : inciter à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou compenser la baisse d'impôts sur le capital et le travail ?

La taxe carbone **correspond à l'augmentation de la part prise par la fiscalité indirecte.**

Le ratage symbolique de cette mesure fiscale en faveur de l'environnement parce qu'elle est apparue tout de suite comme injuste socialement risque de décrédibiliser durablement le principe d'une fiscalité « écologique ».

La population est divisée en 10 classes: des plus pauvres aux plus riches.

Le coût de la taxe carbone est calculé en fonction d'une consommation moyenne pour le chauffage ou les carburants.

Y est soustrait ensuite la compensation versée aux ménages.

Le chiffre négatif indique un gain annuel, positif une augmentation des dépenses.

4. Les propositions alternatives à développer

La fiscalité seule ne suffit pas

Les crédits d'impôts sur les « équipements écologiques » existent depuis plusieurs années sans effet massif. Ils permettent uniquement aux propriétaires un peu avertis de s'équiper pour limiter leur consommation de chauffage et ils ont surtout permis aux vendeurs de fenêtres PVC de faire leurs choux gras, alors que l'impact environnemental de ces matériaux est catastrophique.

La filière bois est désorganisée et ne pourrait répondre à une demande massive de bois pour le chauffage.

Les transports en commun sont sous développés et on assiste actuellement à l'abandon du transport ferroviaire fret et voyageur de proximité. En disant que nous sommes pour un développement massif des transports en commun, nous indiquons bien que nous sommes pour un changement des habitudes de consommation mais en offrant aux "consommateurs" une réelle alternative à la voiture, par exemple.

Les modes de production actuels sont fortement émetteurs en GES dans tous les secteurs. Tant qu'on est dans le marché des droits à polluer international, avec son lot de spéculation, tant qu'il n'y a ni logique de taxation des profits ni logique d'appropriation publique via des services publics des transports, de l'énergie, du logement...etc. Ces taxes ne pourront pas être de bonnes solutions.

La fiscalité écologique doit être conçue dans une politique plus équitable socialement et plus juste écologiquement.

La fiscalité écologique n'est pas déconnectée de la fiscalité en général ni de la politique budgétaire ni des politiques économiques et sociales (en particulier des transports et de l'accès à l'énergie), bien au contraire. Il faut **envisager une fiscalité qui réduise les inégalités, sociales et environnementales, lesquelles sont étroitement liées**. Ceci permet également d'éviter de surimposer les classes modestes et moyennes.

Des propositions pour une politique de réduction des émissions de Gaz à effet de serre :

- ☐ Transports en commun de proximité gratuits alors que des lignes de chemins de fer sont fermées dans les régions, que les transports en bus ou en car sont notoirement insuffisants, inconfortables et beaucoup trop chers ;
- ☐ Arrêt du tout routier et transports de marchandises alternatifs : développer enfin le fret – ferroutage, limiter drastiquement le transport routier longue distance.
- ☐ Plan de réhabilitation et d'isolation des logements par un nouveau service public du logement et financé grâce aux surprofits des compagnies pétrolières et gazières (20 milliards d'euros rien que pour Total en 2008) ; des logements sobres et accessibles socialement dans des quartiers de services.
- ☐ Politique d'urbanisme rapprochant les habitations des lieux de travail et remise en cause de la flexibilité du travail qui contraint les travailleurs à l'utilisation de leur voiture ; arrêt de l'étalement urbain et protection des terres agricoles et espaces naturels.
- ☐ Circuits courts de consommation : actuellement en Europe, un légume acheté en supermarché a effectué en moyenne 1500 km pour arriver sur son lieu de vente, alors qu'une production locale est possible ;
- ☐ Encouragement à la sobriété énergétique : prix de l'énergie différenciés selon le niveau de consommation par exemple.
- ☐ Programme public de développement de l'énergie solaire et énergies non polluantes financé par la réorientation des crédits massivement alloués au nucléaire et sortir ainsi progressivement du nucléaire.