

Le B-A-BA de la Taxe Carbone

La taxe carbone, toujours prête à faire la une des médias, est une idée un peu plus complexe que ce que l'on en dit publiquement, multiple par la diversité de ses caractéristiques et par les multiples acteurs de l'économie que cela concerne. Taxer les émissions de gaz polluant, ça semble logique - la pollution doit être freinée - mais comment le faire en générant le moins de troubles ?

Introduction aux concepts précurseurs de la Taxe Carbone

Pour certains, la taxe carbone représente le moyen ultime de revenir à une économie répondant aux critères du développement durable, pour d'autres elle n'est qu'une mesure protectionniste, entrave au libre-marché. Pour d'autres encore, elle est une nouvelle façon de taxer plus les sociétés et/ou les citoyens. Et, effectivement, la taxe carbone, c'est un peu tout ça ! Pour commencer, il est nécessaire de présenter le principe d'externalité qui en est le principe fondateur.

Qu'est-ce qu'une externalité ? Le concept de l'externalité désigne une situation dans laquelle un acteur, par ses activités, influe indirectement et sans le vouloir, sur la situation d'autres acteurs, alors même que ces derniers ne sont pas liés à l'activité : ces agents n'ont donc reçu aucune compensation (si l'influence globale est négative, comme le bruit généré par une fête de village sur les habitants du voisinage) ni versés aucune compensation (si l'influence globale est positive comme les effets de la recherche biomédicale). Dans les théories économiques actuelles, les externalités sont vues comme des conséquences directes d'une défaillance du marché libre, car le prix du marché n'inclut pas le coût de la pollution générée que nous sommes pourtant tous à subir.

Elles peuvent être de tous types : sociales (par exemple les dommages d'un état d'ébriété du à vente d'alcool), culturelles (le plaisir de contempler l'intérieur d'une cathédrale du XVIème siècle), environnementale (la pollution de l'air générée par une usine de traitement des déchets)...

Elles sont aussi très présentes en l'absence de droits de propriété sur le bien touché (pour la pollution de l'air par exemple, l'air n'appartient à personne) alors que si un propriétaire, au moins, est identifié, ce dernier a le droit de réclamer une indemnité sur son bien (dommages sur les sols du voisinage de l'usine, le dommage est constaté sur la propriété et peut donc être compensé).

Ceci dit, les externalités collectives non prises en compte sur un bien n'appartenant à personne peuvent faire l'objet d'une estimation afin d'être finalement

renvoyées à l'émetteur du dommage. C'est le concept de la taxe pigouvienne¹. La **taxe carbone**, pour en revenir au point qui nous intéresse, est une taxe pigouvienne environnementale visant à limiter l'émission de carbone en faisant payer les pollueurs et de préférence à proportion de leurs émissions.

Dans la plupart des cas d'une taxe carbone, ce sera le consommateur final qui devra payer le coût supplémentaire induit par cette taxe. Les biens et services produits étant affublés d'une nouvelle taxe. Pour illustrer les effets de ces taxes, nous allons imaginer un producteur de fraises dans différents cas de figure que nous allons parcourir. Établi en Belgique, ce petit producteur utilise un tracteur et chauffe sa serre au gazole pendant l'hiver pour avoir plusieurs récoltes de fraises pendant l'année. C'est une petite PME qui emploie en moyenne 10 personnes à temps plein.

Types de taxes carbone

Si le principe fondateur de la taxe carbone est maintenant acquis, la mise en place de cette taxe carbone peut prendre beaucoup de formes différentes. On peut distinguer trois grands types de taxes carbonées parmi celles généralement envisagées :

1. La **Contribution carbone-énergie** ou **Taxation implicite du carbone**: est une taxation des matières fossiles à la tonne de CO² émise. Il s'agit donc d'une taxation sur la consommation effective, destinée à toucher directement l'émetteur du gaz selon son activité polluante, qu'il s'agisse des ménages, des entreprises ou des administrations. C'est la taxe carbone la plus facile à mettre en place et la plus courante dans les débats publics. Le principe est donc de taxer gaz, fuel, charbon, essence voir électricité selon leurs quotas de CO² émis. Chaque législateur peut choisir les produits qui seront concernés et les niveaux de taxation envisagés.

Actuellement, le débat sur ce type de taxe carbone n'a jamais été envisagé autrement qu'au niveau national. Cette taxe ne prendra donc pas en compte les externalités générées par le produit avant d'arriver sur le territoire national. Elle impactera ainsi uniquement les activités polluantes locales, mais aucunement les produits ayant consommé du CO² avant d'arriver sur le territoire national. En découle donc une perte de compétitivité des industries nationales, ce qui favorisera d'autant les importations étrangères. Au niveau du consommateur, cette taxe reste difficile à supporter puisqu'on peut admettre que les dépenses en chauffage, électricité ou déplacement sur le lieu de travail sont difficilement compressibles et que les alternatives de consommation sont encore rares et peu accessibles (voiture hybride, panneaux solaires, chauffage géothermique...).

Si l'on reprend notre exemple du petit producteur de fraises (belge), celui-ci sera donc taxé pour ses consommations d'essence pour son tracteur, l'électricité et le chauffage de sa serre. Coût supplémentaire qu'il sera obligé d'imputer directement dans son prix. Le consommateur sera alors encore plus poussé à se diriger vers les fraises espagnoles, qui elles, n'auront pas été affectées si la taxe se met en place au seul niveau national (partiellement si les frais de transports sont payés ici).

Concernant le montant des dommages attribués à cette externalité, l'ADEME

¹ Arthur Cecil Pigou (1877-1959) est l'économiste britannique qui, le premier, a théorisé le concept d'externalité et introduit l'idée de la compensation des dommages induits. Père fondateur des théories économiques néoclassiques, il fut aussi, pour la petite histoire, le professeur de John Maynard Keynes.

française (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a calculé un niveau moyen du coût collectif de la tonne de CO² et a chiffré ce coût moyen à 47€ par tonne de CO² en Europe pour 2006². Ce calcul a servi de base objective sur les débats de la taxe carbone en France, pourtant fixée par le gouvernement à 17€ en 2008, et finalement retirée en fin 2009 avant même d'être implantée pour cause d'inconstitutionnalité du texte³.

2. La **bourse du carbone** ou **crédit des quotas carbone** : est un marché secondaire de négociation où les entreprises peuvent « acheter » et « vendre » des droits d'émission de gaz à effet de serre (CO², méthane, protoxyde d'azote...). Un tel marché peut exister à tout niveau géographique, que cela soit national, international ou même mondial. Ce mécanisme a été prévu par le protocole de Kyoto et est d'ailleurs actuellement en application en Europe. Le prix de ce « droit de polluer » est fixé initialement par l'autorité publique (ici l'Union Européenne) et passe alors sur un marché secondaire d'échange de quotas d'émissions entre entreprises. Les prix fluctuent donc en fonction de l'offre et la demande et sont émis par l'UE chaque année ; et sus de cela, le nombre de ces quotas baisse chaque année afin de réduire progressivement les émissions globale⁴.

Un des problèmes de cette réglementation est le fait qu'elle ne s'applique qu'aux cinq secteurs industriels les plus polluants de l'Union Européenne (électricité, métallurgie, verre, ciment et papier) au vu du poids administratifs de cette mesure. Pour la petite histoire au niveau de l'Europe, le nombre de quotas a été surestimés à plusieurs reprises par l'UE, ce qui fait que s'acheter le droit de polluer pour une tonne de CO² est passé de 30€ à presque 0€ selon les périodes avec un prix d'émission initial resté à 20€⁵. Ce système est toujours d'actualité.

N'oublions pas que dans l'idée d'un tel marché, pour autant que le nombre de quotas soit bien estimé, seules les entreprises de grandes tailles auront les moyens d'acquérir des droits de polluer et les plus petites, par exemple celles présentes dans les pays en voie de développement, seront alors contraintes de freiner leur évolution économique et industrielle. La responsabilité de trouver d'autres moyens de se développer sera donc attribuée à ceux qui n'ont pas nécessairement les moyens d'envisager des alternatives.

3. La **Taxe sur le carbone ajouté** ou **taxe carbone aux frontières** : le principe de cette taxe est similaire à celle de la TVA, il s'agit donc d'une taxe sur la consommation finale, à destination de tous les consommateurs. Cette taxe serait calculée, soit en proportion (0,02% au km), soit par paliers (5% du prix de vente si moins de 200 km parcourus, 10% sur la distance 200-500 km, 20% sur les 500-2000 km...), selon la distance parcourue par le produit et chacun de ses composants et matières premières avant d'arriver au consommateur final.

Dans un tel cas de taxe carbone, on peut être sûr que notre petit producteur de fraises sera ravi. Ses clients étant tous situés à moins de 50 km de ses fraisiers et sans

² ADEME 2006 - Fiscalité comparée de l'énergie et du CO₂ en Europe et en France : <http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=11927E29D3D2BCFD3ADF3EBD0C729FC11248188013424.pdf>

³ Le Figaro, mars 2010 – Retour sur le parcours chaotique de la taxe carbone en France : <http://www.lefigaro.fr/politique/2010/03/23/01002-20100323ARTFIG00656-retour-sur-le-parcours-chaotique-de-la-taxe-carbone-.php>

⁴ Le changement climatique : protocole de Kyoto et échange de permis d'émission – analyse du RFA, février 2007 – A. Demoustiez : <http://www.financite.be/s-in-former/bibliotheque.fr,11,3,2,2,402.html>

⁵ European Commission - Emissions Trading System : http://ec.europa.eu/clima/documentation/ets/index_en.htm

aucun intermédiaire. Alors que les fraises espagnoles qui étaient vendues auparavant moins chères que ses propres fraises, se trouveront affublées de cette taxe au kilomètre (le coût de la distance parcourue sera donc imputé au prix final en plus du coût de base du transport). Les distances se sentiront donc beaucoup plus dans le prix des produits de tous les jours. On peut alors poser l'hypothèse que la consommation de produits serait beaucoup plus locale que ce qui est observé à ce jour. Avec l'aspect négatif aussi que l'achat d'une banane ou d'un ananas sera beaucoup plus onéreux que maintenant ; à moins de les produire aussi en serres... Puisque cette taxe carbone ne touche pas spécifiquement la consommation d'énergies fossiles à la différence de la contribution carbone-énergie dont nous avons parlé plus haut.

Pour la mise en place de cette taxe, deux solutions sont possibles, soit on envisage de taxer uniquement le consommateur final selon le produit qu'il achète ; soit on envisage de taxer, comme le fait la TVA actuelle, toute la chaîne de production. Dans cette seconde approche, la taxe aurait un coût pour chaque intermédiaire de la chaîne, selon le choix de la provenance de ses produits.

On peut envisager cette taxe à un niveau national sans problèmes majeurs tant que la traçabilité des produits est possible, ce qui est le cas dans la plupart des secteurs de consommation actuellement. Chaque entreprise présent sur le sol national important un produit devra alors payer une taxe selon la distance parcourue par le produit avant d'arriver au consommateur final.

Aucun pays au monde n'a encore mis en place une telle taxe, mais les débats sur ce sujet sont récurrents en UE⁶ comme aux USA⁷. Le principal obstacle à ce type de législation réside dans les conventions internationales de libre-échange, notamment celles mises en place par l'OCDE puisque cette taxe est considérée par l'OCDE comme une mesure protectionniste et donc néfaste à la mondialisation et au libre-marché au sens de ses réglementations.

En conclusion

Ces exemples de taxes carbone ne représentent pas la totalité des mesures visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais restent des solutions intégrées et plus ou moins complètes de prise en compte de ces externalités. Maintenant, de nombreux pays ont mis en place leurs propres fiscalités carbone, contenant, selon les cas, une panoplie d'incitants (comme les certificats verts⁸) ou de mesures fiscales décourageant tel ou tel comportement polluant⁹ (comme les taxes déchets).

En définitive, si un pays cherche vraiment à mettre en place des mesures allant vers la réduction effective des externalités négatives dues aux émissions de carbone, il faudra de préférence envisager des mesures où tous les acteurs économiques puissent être affectés par cette taxe à hauteur de leurs effets néfastes. Qu'ils soient dans le périmètre géographique de la taxe ou non, grands ou petits. Le tout en tenant compte des

⁶ http://www.euractiv.fr/energie-climat/article/2010/04/06/commission-critique-envers-taxe-carbone-aux-frontieres_66182

⁷ <http://www.infosdelaplanete.org/5293/la-taxe-carbone-aux-frontieres-refait-surface.html>

⁸ EF4 – Les certificats verts : <http://www.ef4.be/fr/marche-energie/certificats-verts>

⁹ Taxe carbone, totem ou tabou – Terra Nova, avril 2010 - B. Laville ; <http://www.tnova.fr/sites/default/files/taxecarbone3.pdf>

possibles pertes de compétitivité associées au coût commercial de ces taxes, et aussi la perte de pouvoir d'achat des citoyens affectés par le coût final.

Et ne pas oublier bien sur que les revenus générés par la ou les différentes taxes carbone mises en place pourraient servir spécifiquement dans le développement des alternatives de consommation comme les énergies renouvelables, l'aide à la production locale via une diminution de l'imposition des petites entreprises, ou tout simplement à investir dans la dépollution en elle-même comme une centrale d'épuration ou la plantation de d'arbres à haute teneur en captation de carbone comme le chêne. Pour cela, même si on sait qui et quoi taxer, il est aussi intéressant de regarder quel genre de comportement on désire taxer. Que cela soit les transports de produits internationaux alors qu'ils pourraient être produits localement, les vacances en avion alors que d'autres types de transports polluent moins, voire certains types d'industries chimiques, pétrolières qui pourraient se faire plus durables...

Il y a en effet beaucoup de points à prendre en compte pour élaborer ce genre de mesures, mais les débats fleurissent toujours dans nos sociétés et peut-être est il temps de dépasser le temps du débat de principe et passer aux débats de fonds et à la mise en place effective d'une telle mesure.

*Alexandre Liesenborghs
Janvier 2012*

Pour aller plus loin :

Le changement climatique : protocole de Kyoto et échange de permis d'émission – analyse RFA, février 2007 – A. Demoustiez : <http://www.financite.be/s-in-former/bibliotheque.fr,11,3,2,2,402.html>

Tout ce qu'il faut savoir sur la taxe carbone – Eco89, juillet 2009 – S. Verney-Caillat : <http://www.rue89.com/explicateur/2009/07/26/tout-ce-qu'il-faut-savoir-sur-la-taxe-carbone>

Taxe carbone, totem ou tabou – Terra Nova, avril 2010 - B. Laville : <http://www.tnova.fr/sites/default/files/taxecarbone3.pdf>

Économie d'une fiscalité carbone en France - CIREC, septembre 2010 – E. Comblet, F. Gheris, J-C. Houcarde, C. Thubin : http://www.imaclim.centre-cired.fr/IMG/pdf/Cfdt_Eclairage_Sept2010.pdf



Le Réseau Financement Alternatif est reconnu par la Communauté française pour son travail d'éducation permanente.



Depuis 1987, des associations, des citoyens et des acteurs sociaux se rassemblent au sein du Réseau Financement Alternatif pour développer et promouvoir la finance éthique et solidaire.