


Jean Pisani-Ferry : « Les deux vices de construction de la taxe carbone »

 [lemonde.fr/idees/article/2019/02/07/jean-pisani-ferry-les-deux-vices-de-construction-de-la-taxe-carbone_5420577_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/02/07/jean-pisani-ferry-les-deux-vices-de-construction-de-la-taxe-carbone_5420577_3232.html)

La fiscalité écologique a été plombée par les iniquités qu'elle engendrait entre les ménages et les pertes de revenu qui en découlaient, détaille l'économiste dans sa chronique.

Par Jean Pisani-Ferry Publié le 07 février 2019 à 17h23

Lecture 3 min.

Article réservé aux abonnés

Sur l'autoroute A7, le 4 août 2018. PHILIPPE DESMAZES / AFP

Chronique « Tendances France ». Huit Français sur dix se disent inquiets du changement climatique, et plus de la moitié souhaitent une accélération de la transition écologique. Mais dès avant les « gilets jaunes », ils rejetaient massivement l'augmentation de la taxe carbone et de la fiscalité diesel (sondage Ipsos-Le Monde, novembre 2018). C'est cette contradiction qu'il faut résoudre.

Cette fiscalité répondait à la recommandation constante des économistes : agir par les prix, en sorte que chacun d'entre nous, dans tous ses gestes et même inconsciemment, prenne en compte la préservation du climat. Mais elle a buté sur deux vices de construction.

Lire aussi [Transition écologique : « Un grand récit aura manqué pour donner du sens à l'effort »](#)

Le premier a été l'iniquité entre les ménages qui auraient subi le renchérissement des carburants et ceux qui, détaxation du kérosène aidant, pourraient continuer d'aller passer le week-end à Berlin pour quelques dizaines d'euros – sans compter que les entreprises pouvaient acheter à vil prix des permis d'émission. Il ne peut pas y avoir acceptation de la taxe carbone si elle n'est pas générale.

La deuxième raison a été le caractère régressif de cette taxe. Comme l'avait montré l'OFCE plus d'un an avant le mouvement des « gilets jaunes », les couches moyennes et populaires, pour lesquelles énergie et transport pèsent lourd, allaient subir une perte de pouvoir d'achat marquée (Policy Brief n°25, 12 juillet 2017). Le gouvernement avait mis en place des mesures compensatrices, mais à hauteur d'un quart seulement de la recette fiscale, et essentiellement au bénéfice des deux premiers déciles de revenu. Ce sont, largement, les déciles suivants qui ont pris les ronds-points. La leçon est claire : pour que la taxe carbone soit acceptée, il ne faut pas qu'elle rapporte à l'Etat. Il faut en redistribuer intégralement le produit pour la transition écologique et la compensation des pertes de revenu trop lourdes. Chaque euro prélevé doit être rendu.

Effets de richesse

Ces deux conditions – universalité et restitution intégrale – forment la matrice d'une proposition de loi bipartisane en discussion au Congrès américain. Connue sous le nom de « proposition Deutch », elle prévoit une taxation quasi universelle des émissions et la restitution de la totalité des recettes correspondantes, à parts égales, à l'ensemble des Américains. Le couplage d'une taxe proportionnelle aux émissions directes et indirectes de chacun et de « dividendes carbone » égaux pour tous serait par nature redistributif. Même si une restitution strictement uniforme poserait problème – le résident périurbain serait lésé par rapport à celui qui bénéficie de transports collectifs subventionnés –, l'idée a le mérite de la clarté.

Lire aussi Climat : « L'environnement est la nouvelle frontière des inégalités »

Les difficultés, cependant, ne s'arrêtent pas au revenu. Les effets de richesse sont sans doute d'un ordre de grandeur supérieur, car la transition écologique condamne l'étalement périurbain. La dissociation croissante entre lieu de travail et lieu d'habitation des dernières décennies, soulignée par l'Observatoire des territoires, va devoir s'inverser. Les métropoles vont devenir encore plus attractives, et les logements y seront encore plus chers. Les ménages des classes moyennes et populaires que l'État avait incité à investir dans un pavillon suburbain vont, quant à eux, subir de fortes pertes de richesses : à l'image de leur voiture diesel, dont la cote s'est effondrée, leur maison – c'est-à-dire, le plus souvent, leur seul patrimoine – va perdre une grande partie de sa valeur. Le mouvement est engagé : depuis dix ans, le prix d'un appartement parisien a progressé de 44 %, celui d'une maison en région a baissé de 2 %.

Ce qui est grave dans cette évolution n'est pas tant qu'elle se produise – elle est largement inéluctable –, c'est qu'elle ait été si peu anticipée. Les inversions brutales de signaux sont insupportables. Si nous ne voulons pas que la mutation qui nous attend se traduise, à l'image de celle que Keynes promettait aux rentiers, par une dangereuse euthanasie des classes moyennes, il importe d'assurer le maximum de visibilité sur l'horizon le plus long possible, et d'accompagner le plus en amont possible les transitions. C'est dire que clarté et crédibilité des politiques annoncées sont essentielles.

Lire aussi Pascal Canfin : « La moitié de la fiscalité écologique doit être redistribuée aux Français »

Jean Pisani-Ferry est professeur d'économie à Sciences Po, à la Hertie School de Berlin et à l'Institut universitaire européen de Florence.

Jean Pisani-Ferry (Economiste)

[Réagissez ou consultez l'ensemble des commentaires](#)