

## Le prix du carburant est loin d'inclure tous ses coûts

Pour les économistes Damien Dussaux et Paul-Hervé Tamokoue Kamga, la taxation des carburants est une mesure vertueuse et une chance politique

Par DAMIEN DUSSAUX  
et PAUL-HERVÉ  
TAMOKOUE KAMGA

Les prix à la pompe sont considérés comme trop élevés par les automobilistes, dont la grogne devrait s'exprimer par des manifestations, samedi 17 novembre. La fiscalité sur les carburants est désignée comme la principale responsable.

Mais de quoi parle-t-on exactement ? En France, la consommation de carburants est assujettie à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Cette taxe s'élève à 59,40 centimes d'euro par litre (c€/l) de gazole et à 66,29 c€/l d'essence (E10) en 2018. La TICPE inclut une composante carbone qui s'élève aujourd'hui à 11,60 c€/l de gazole et à 10,26 c€/l d'essence. Si la TICPE compte pour 50 % du prix TTC (toutes taxes comprises) des carburants, la taxe carbone ne représente que 10 % du prix au maximum.

Cette taxation apparaît-elle comme justifiée du point de vue de l'intérêt général ? Nous affirmons que oui. Pourquoi cela ? Il faut revenir à la formation du prix du carburant. Il est égal au prix du baril de pétrole brut, auquel s'ajoutent les coûts de raffinage, de transport, de distribution, ainsi que les taxes sur les carburants.

Dans un système économique efficace, le prix d'un bien doit refléter le coût de sa production et de sa consommation, en incluant notamment tous les effets négatifs de son utilisation. Or, c'est loin d'être le cas de l'essence en l'absence de taxe, car les nuisances associées à sa consommation sont nombreuses et ne participent pas suffisamment à la formation de son prix.

### Dommages occasionnés

En premier lieu, la combustion du carburant émet des polluants aériens locaux, parmi lesquels figurent les particules fines, cou-

UNE TAXE UNIFORME  
NE PEUT PAS ÊTRE  
LA SEULE SOLUTION  
AUX POLLUTIONS  
GÉNÉRÉES  
PAR LES  
AUTOMOBILISTES

ces liées à l'utilisation de la voiture varient beaucoup en fonction de la densité urbaine. Si le conducteur rural contribue autant que le citadin au réchauffement climatique quand il consomme un litre d'essence ou de diesel, il n'a pas le même impact sur la qualité de l'air ou encore le risque d'accident.

### Revendications citoyennes

Par conséquent, une taxe uniforme ne peut pas être la seule solution aux pollutions générées par les automobilistes. Celle-ci doit être combinée à d'autres outils réglementaires tels que les normes antipollution, les zones à faible émission ou encore les péages urbains. La réglementation devrait ainsi être renforcée et plus sévère là où la pollution fait le plus de mal.

L'autre grande difficulté posée par la taxation des carburants est qu'elle rogne le pouvoir d'achat, en particulier celui des ménages ruraux modestes, qui peuvent plus difficilement renoncer à leur voiture dans leur vie de tous les jours.

En 2016, la composante carbone a rapporté près de 4 milliards d'euros de recettes fiscales. Quand certains y voient le symptôme d'une traque aux conducteurs, nous préférons au contraire y voir une formidable chance politique. En effet, que faire de cet argent ? Celui-ci pourrait être en partie redistribué aux ménages relativement plus im-

## L'accroissement de la fiscalité écologique doit être socialement juste

L'économiste Géraud Guibert incite le gouvernement à un meilleur dosage entre hausse de la taxe carbone et prix de l'essence pour éviter une « fracture climatique » au sein de la population

Par GÉRAUD GUIBERT

Il y a quelques semaines, plusieurs marches pour le climat ont été organisées. Une autre manifestation est en préparation le 17 novembre pour appeler à diminuer la taxation du prix de l'essence. Cette contradiction révèle au grand jour une véritable fracture climatique, entre ceux qui considèrent que la lutte contre le changement climatique doit devenir une priorité absolue, et ceux qui estiment que ce n'est pas à eux de payer. Cette fracture, à forte dimension territoriale et sociale, est un enjeu majeur, notamment parce qu'elle freine une mobilisation efficace contre le changement climatique. Son existence n'est pourtant pas fatale, mais il faut pour la réduire que l'action se fonde sur une vision claire des enjeux et des outils utilisables et sur des explications précises et objectives.

Donner un prix du carbone, que ce soit par une taxation ou un prix de marché, est un instrument indispensable et efficace, des exemples comme la Suède le démontrent. Son niveau moyen en France, 18 euros en 2015 selon l'OCDE, nous place certes devant de nombreux pays, mais reste en deçà de ce qui est nécessaire. Aller plus loin n'est pas seulement un devoir envers le climat, c'est notre intérêt : toute avance prise dans

LES PLUS MODESTES  
ÉMETTENT MOINS DE  
GAZ À EFFET DE SERRE  
MAIS CONSACRENT  
2,5 FOIS PLUS DE LEUR  
REVENU À L'ÉNERGIE  
ET AUX TAXES  
CORRESPONDANTES

ce domaine est un avantage majeur dans la compétition internationale, et évite d'avoir à s'adapter de manière bien plus coûteuse à l'avenir. Le gouvernement a donc raison de rester déterminé, ce qui tranche avec la pusillanimité de ces prédécesseurs sur ce sujet.

Trois aspects ont cependant été sous-estimés dans cette stratégie. Le carbone n'est d'abord pas un bien comme un autre. Les deux produits – ressources fossiles et carbone – sont de fait liés, et sont vendus ensemble avec un prix unique. Pour les ménages, le vrai « signal prix » n'est pas le niveau du prix du carbone, mais celui du prix global de l'essence, du diesel ou du gaz. En toute logique, ce constat devrait conduire à fixer sur le moyen terme une trajectoire d'augmentation régulière des prix des énergies toutes taxes comprises, afin notamment d'éviter qu'un bas prix du baril ne décourage la réduction des émissions de carbone. Il serait ainsi normal et souhaitable que le rythme d'augmentation de la taxe carbone prenne en compte chaque année celui des hydrocarbures, avec une forte augmentation quand il est bas, et une moindre quand il est haut.

### Une politique globale des transports

Au regard du prix de l'énergie, le secteur des transports est ensuite différent des autres. Il est le plus en retard dans le processus de diminution des émissions, alors qu'il est pourtant déjà l'objet d'une lourde fiscalité. L'accroissement de la taxe carbone, pour être efficace, suppose une politique volontariste favorable aux alternatives de transport, mais aussi au rapprochement domicile-travail, au télétravail ou à d'autres politiques d'urbanisme. Des mesures allant dans ce sens pourraient être prises dans le cadre de la loi mobilité, mais une politique globale reste à construire, et prendra de toute façon du temps.

Enfin, et c'est le plus important, l'accroissement de la taxe carbone est profondément inégalitaire. 40 % des émissions restent non couvertes par un prix du carbone, sans qu'existe de vraie stratégie pluriannuelle de suppression des subventions contraires à nos objectifs climatiques. Le prix payé par les entreprises éligibles au marché européen du carbone, environ 20 euros, est nettement inférieur à une taxe carbone qui atteindra 55 euros en 2019. De nouvelles initiatives doivent être prises pour que le prix du carbone concerne tout le monde au même niveau.

L'inégalité vaut aussi entre les ménages. Les plus modestes émettent globalement moins de gaz à effet de serre mais consacrent pourtant 2,5 fois plus de leur revenu à l'énergie et

aux taxes correspondantes. Les « prisonniers énergétiques », obligés de se déplacer en voiture ou de se loger dans une passoire énergétique, sont plus touchés que les autres. Cette pénalisation est aggravée par les dispositifs d'aide à la transition énergétique qui, en dehors du chèque énergie, s'adressent d'abord aux propriétaires de logement.

La question porte aussi sur l'affectation des recettes présentes et futures de la taxation carbone. L'accroissement de la fiscalité écologique ne pourra être durable si les pauvres paient proportionnellement le plus, tandis que les riches y gagnent le plus. Au-delà de la nécessité de consacrer davantage d'argent aux investissements dans la transition écologique, un mécanisme pérenne et adapté de compensation pour les ménages modestes est indispensable.

Les propositions en ce sens sont nombreuses. Certaines encouragent la consommation de fioul... qu'on veut diminuer par ailleurs. D'autres, comme celles annoncées par le président de la République, visent à soulager les « prisonniers énergétiques » mais ne résolvent qu'une partie du problème. D'autres enfin posent le problème difficile des critères définissant les bénéficiaires. Le plus logique serait en fait de revenir au fondement de la taxe carbone, qui ne vise pas à rapporter de l'argent à l'Etat mais à inciter à changer les comportements par l'augmentation des prix relatifs des énergies fossiles. Les recettes supplémentaires pourraient ainsi servir à diminuer le taux réduit de TVA applicable aux produits de première nécessité, ce qui, proportionnellement aux revenus, profiterait davantage aux plus modestes.

Si, comme c'est prévisible, le prix du baril reste relativement haut, la taxe carbone sera débattue tout au long du quinquennat. Le risque est dès lors qu'une partie de nos concitoyens se détourne durablement de l'action climatique. C'est pourquoi il est indispensable qu'une concertation se mette en place avec les différents partenaires sociaux et environnementaux, aussi bien sur l'articulation entre taxe carbone et prix des hydrocarbures que sur l'utilisation des recettes, aujourd'hui et dans les prochaines années. ■

Géraud Guibert est président de La Fabrique écologique, fondation transpartisane. Il a exercé différentes responsabilités dans des cabinets ministériels de 1998 à 2012

## Urbains et ruraux, l'inégalité énergétique