

FISCALITÉ ÉNERGIE & CARBONE
**PAS DE TRANSITION
ÉCOLOGIQUE SANS
JUSTICE SOCIALE**

CONTRIBUTION CLIMAT SOLIDAIRE
PRINCIPE POLLUEUR PAYEUR
REVENU CLIMAT

SOMMAIRE

3. INTRODUCTION

SAISIR L'OPPORTUNITÉ DE LA PAGE BLANCHE

4. LE CALENDRIER

2 TEMPS POUR UNE FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

5. POUR LA JUSTICE FISCALE

METTRE À CONTRIBUTION LES SECTEURS POLLUANTS

7. POUR LA JUSTICE SOCIAL

UN REVENU CLIMAT DÈS 2020 POUR PERMETTRE À CHACUN DE FAIRE SA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

9. POUR ACCOMPAGNER CHACUN

L'URGENCE D'UN PLAN D'INVESTISSEMENT À DESTINATION DES MÉNAGES ET DES TERRITOIRES

10. CRÉER UN CERCLE VERTUEUX

DÈS 2021, RENCHÉRISSEMENT DU PRIX DES POLLUTION ET REVALORISATION DU REVENU CLIMAT

Ce travail a été réalisé par Alternatiba, Bizi !, la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme, le Réseau Action Climat, le Secours Catholique Caritas France et le WWF.

Le Réseau Action Climat et ses associations membres souhaitent remercier l'économiste de l'énergie Audrey Berry pour son travail de modélisation des scénarios pour la contribution climat solidaire et des revenus climat.

SAISIR L'OPPORTUNITÉ DE LA PAGE BLANCHE

Les énergies fossiles nous entraînent vers un monde dont nous ne voulons pas, celui de l'emballlement climatique et de l'effondrement de la biodiversité. Nous libérer de l'emprise du pétrole, du charbon et du gaz naturel est un enjeu vital. Pour cela, la fiscalité écologique, qui permet de donner aux énergies le vrai prix de leurs impacts sur nos vies, est un outil indispensable.

Mais notre conviction est profonde : il n'y aura pas de transition écologique sans justice sociale et fiscale. Nous allons même plus loin. La justice sociale et fiscale est un accélérateur de transition écologique quand elle permet à chacun, quel que soit ses conditions de revenu, de prendre sa part à la préservation du climat et du vivant, tout en mettant à contribution jusqu'aux plus grands pollueurs. Malgré nos alertes répétées, nous n'avons pas été réellement entendus.

Le mouvement des Gilets Jaunes est venu sanctionner une approche court-termiste de la fiscalité sur les pollutions. Ici, nous actons donc la fin de la taxe carbone version pré-Gilets Jaunes, c'est à dire une fiscalité dite écologique mais pensée pour beaucoup dans une logique de rendement budgétaire.

Alors que le Grand débat s'est achevé, nous proposons de transformer ce qui pouvait apparaître comme un recul – le gel de la taxe carbone – en opportunité. Nous appelons les pouvoirs publics à se saisir de la page blanche qui est devant nous pour repenser la fiscalité écologique sur des bases durables.

Pour se faire, il faut se souvenir de l'unique objectif de la fiscalité sur les pollutions : donner un signal-prix. En clair : rendre plus chères les énergies polluantes pour rendre préférable – et plus rentable – la réduction de la consommation et le changement de source d'énergie.

Alors que la fiscalité écologique doit inciter au changement, elle s'est au contraire retrouvée à enfermer trop de Français dans des pratiques face auxquelles on ne leur offrait aucune alternative abordable. C'est pour cela que nous proposons la mise en place d'un Revenu Climat qui doit permettre de donner aux ménages vulnérables le temps de s'adapter. Et parce que l'action seule des ménages ne suffira pas, il est temps de mettre à contribution les secteurs les plus polluants, qui depuis trop longtemps profitent d'aides à la consommation d'énergies fossiles.

Ce virage vers la sobriété énergétique est une urgence. La fiscalité écologique trace le chemin. Mais pour l'emprunter définitivement, les ménages, les collectivités territoriales et les secteurs les plus polluants – notamment les salariés – auront besoin d'un accompagnement sans précédent. Un plan d'investissement massif devra compléter le dispositif global.

Nous avons toutes les cartes en main pour prendre le chemin d'une transition écologique et donc solidaire. Nous ne pouvons pas rater ce rendez-vous.

2 TEMPS POUR UNE FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

EN 2020 : POSER LES BASES D'UNE FISCALITÉ JUSTE

COMMENCER À METTRE À CONTRIBUTION LES PLUS POLLUEURS

- Dès janvier 2020, commencer à mettre les secteurs les plus polluants à contribution. Pour chaque secteur d'activité une approche dédiée permettra de prendre en compte certaines réalités juridiques, économiques ou sociales.
- Une priorité : la taxe sur les billets d'avion. Un chantier : un prix plancher carbone pour les grandes entreprises
- Utilisation des recettes générées pour développer les alternatives et accompagner la transition des secteurs et des territoires impactés.

INSTAURER UN REVENU CLIMAT QUI PROTÈGE LES FOYERS VULNÉRABLES

- Distribué une première fois, au 1er janvier 2020, en amont la reprise de la hausse de la fiscalité carbone pour recréer la confiance.
- Un revenu distribué aux ménages en fonction de leur revenu et de leur localisation, sans condition d'utilisation
- 60% des ménages éligibles pour assurer que les ménages les plus sensibles à la hausse des prix ne soient pas mis en difficulté financière.
- Une incitation maintenue : si un ménage baisse sa consommation, il conserve le Revenu Climat.
- La première année financée par une partie des revenus de la taxe billet d'avion et par les marges libérées par la fin du paiement de la dette de l'Etat à EDF

INVESTIR MASSIVEMENT DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES MÉNAGES ET DES TERRITOIRES

- L'urgence d'un plan massif d'accompagnement à la rénovation des logements et au changement de véhicule pour permettre à chacun de prendre sa part de la bataille climatique.
- Un plan d'investissement décentralisé qui ferait confiance aux territoires

APRÈS 2021 : LIBÉRER NOS VIES DES ÉNERGIES POLLUANTES

UN CERCLE VERTUEUX OÙ LE RENCHÉRISSEMENT DU PRIX DES POLLUTIONS ENTRAÎNE LA REVALORISATION DU REVENU CLIMAT

- Au 1^{er} janvier 2021, la fiscalité sur les énergies fossiles recommence à augmenter pour envoyer un signal clair à tous les acteurs économiques
- Le Revenu Climat est revalorisé en proportion chaque année pour garantir aux plus vulnérables de ne pas être pénalisés par l'augmentation de la fiscalité.
- Les recettes supplémentaires viennent renforcer les dispositifs d'accompagnement des ménages et des territoires

METTRE A CONTRIBUTION LES SECTEURS POLLUANTS

Il s'agit d'une urgence écologique. Mais aussi un engagement de la France et des autres membres du G7 pris lors du Sommet de Ise-Shima en 2016 de mettre fin aux subventions des énergies fossiles au plus tard en 2025. Cela ne se fera pas d'un coup de baguette magique et des milliers d'emplois sont concernés. Il faut donc s'atteler à la tâche sans tarder pour offrir visibilité, accompagnement et irréversibilité.

Il est temps de mettre fin au poids financier et écologique des exemptions et d'appliquer le principe pollueur payeur aux secteurs les plus polluants. C'est un élément clé de l'acceptabilité de la transformation de la taxe carbone en une véritable "contribution climat solidaire".

11 MILLIARDS D'EUROS DE SOUTIEN À LA POLLUTION EN 2019

Cette année les exonérations et les taux réduits des taxes sur l'énergie en faveur de certains secteurs d'activités (transport aérien et fret routier etc.) se chiffrent à 11 milliards d'euros¹.

A CHAQUE SECTEUR SA TRANSITION

Il est essentiel de mettre progressivement les secteurs les plus polluants à contribution. Nous proposons de nous donner 3 ans pour rétablir une situation d'équité fiscale.

Ces trois années seront nécessaires pour engager un travail avec chacun des secteurs concernés afin d'identifier le meilleur moyen

UNE SÉLECTION DES EXONÉRATIONS ET DES TAUX RÉDUITS LES PLUS IMPORTANTS CONCERNANT LES TAXES SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

SUBVENTIONS EN FAVEUR DES ÉNERGIES FOSSILES	MONTANT DE LA SUBVENTION POUR 2019
Exonération complète de la taxe sur les produits énergétiques pour le kérosène	3,6 MILLIARDS D'EUROS
Taux réduit de taxe sur les produits énergétiques sur le gazole sous condition d'emploi	2 MILLIARDS D'EUROS
Tarif réduit de taxe sur les produits énergétiques pour le gazole utilisé par le transport routier de marchandises de plus de 7,5 tonnes	1,5 MILLIARDS D'EUROS
Exonération de taxe sur les produits énergétiques pour les produits pétroliers utilisés par certains bateaux	660 MILLIONS D'EUROS
Taux réduit sur la taxe sur les produits énergétiques pour les installations intensives en énergie soumises système européen d'échange des quotas CO ₂	620 MILLIONS D'EUROS
Exonération de taxe sur les produits énergétiques pour l'autoconsommation des produits pétroliers dans les raffineries	300 MILLIONS D'EUROS

Source : Annexe Tome II - Evaluation des voies et moyens PLF 2019

1. https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/farandole/ressources/2019/pap/pdf/VMT2-2019.pdf

pour accompagner des transformations pour rendre les entreprises plus conformes aux principes de la transition écologique sans qu'elles licencient. Pour le transport aérien par exemple il s'avère plus intéressant de mettre en place une taxe sur les billets comme premier pas vers une taxation du kérosène harmonisé à l'échelle européenne.

Dans la définition des trajectoires de suppression chaque exonération et taux réduit doit être traité individuellement : le nombre des bénéficiaires n'est pas le même, la stabilité économique sectorielle peut être très variable, la concurrence intra-européenne peut jouer un rôle non négligeable etc. Ainsi il est primordial de mettre les acteurs concernés autour de la table. Il s'agit de trouver des solutions réalistes, quitte à imaginer une suppression progressive (et parfois différée dans le temps) des subventions, afin de maîtriser les effets sur l'emploi et la compétitivité des entreprises. Face aux changements climatiques maintenir le status quo n'est plus une option. Dans certains cas comme celui du kérosène il n'est juridiquement pas possible de supprimer l'exonération. Dans ces situations il s'agit d'identifier des solutions alternatives pour appliquer le principe du pollueur-payeur.

UNE PRIORITÉ APPLICABLE DÈS LE PROCHAIN BUDGET : METTRE À CONTRIBUTION LE SECTEUR DE L'AVIATION

L'exemption du kérosène de toute taxation représente un manque à gagner fiscal de 3,6 milliards d'euros en 2019. Elle s'ajoute à l'exonération de TVA sur les billets d'avions et aux subventions publiques octroyées aux compagnies aériennes et aux aéroports. Cette situation est incompréhensible par rapport à l'impact climatique avéré du transport aérien et injustifiable socialement car bénéficiant avant tout aux ménages riches. Nous proposons de la rétablir indirectement par la mise en place d'une taxe climat-solidarité prélevée sur les compagnies aériennes pour chaque billet d'avion acheté pour un décollage en France et à taux variable en

fonction de la distance et de la classe. S'il est possible sur le plan juridique de taxer le kérosène sur les vols domestiques et sur les vols entre les dizaines de pays dans le monde ayant mis en place une telle taxation, nous privilégions un forfait par passager transporté, pour inclure les vols internationaux et ainsi optimiser l'efficacité environnementale du dispositif. En effet, sur le plan économique et social, il est moins pénalisant pour les compagnies aériennes classiques par rapport aux compagnies low-cost. Sur le plan de l'acceptabilité sociale, les statistiques montrent que ce sont bien les plus hauts revenus (8e à 10e décile) qui représentent l'essentiel de la clientèle. Le montant proposé de la taxe climat-solidarité sur les billets d'avion varie de 20 € par billet pour les vols intérieurs de l'Espace Économique Européen en classe économique à 100 € pour les vols internationaux en première classe. Si nécessaire, pour des raisons d'accessibilité, il conviendrait d'exonérer (partiellement ou totalement) les lignes DOM TOM. Une taxe comparable au Royaume-Uni permet de lever 4 milliards d'euros par an. Il est nécessaire d'œuvrer en parallèle pour la mise en place d'une taxation du kérosène à une échelle européenne.

UN CHANTIER SUR 3 ANS : UN MÊME PRIX CARBONE POUR LES MÉNAGES ET LES GRANDES ENTREPRISES POLLUANTES

Aujourd'hui, 1091 installations des grandes entreprises françaises très émettrices de gaz à effet de serre sur le territoire de la France sont soumises à un prix carbone de 21 euros par tonne de CO₂ via le système d'échange des quotas CO₂ européen. Un montant bien moindre par rapport au prix de la taxe carbone française de 44 euros par tonne de CO₂ qui est payé par les ménages et les entreprises moins polluantes. De plus, une grande partie des entreprises reçoit des quotas de CO₂ gratuitement. Les installations de l'industrie du ciment ont reçu un excédent de 14% de quotas gratuits par rapport à leurs émissions. Pour l'industrie papetière, la sur-allocation atteint même 130%. Ces entreprises

n'ont donc payé aucun prix carbone – ni européen, ni français. En plus ces entreprises bénéficient des nombreux taux réduits sur les taxes sur les produits énergétiques et l'électricité. Comme par exemple sur la taxe sur les produits énergétiques représentant 620 millions d'euros en 2019.

Il faut annoncer et organiser un rattrapage progressif afin de s'assurer que les entreprises payent à terme le même prix que les

ménages. La mise en place d'un prix plancher carbone permettrait au prix actuel de lever approximativement 2,4 milliards d'euros (3,6 milliards d'euros pour un prix de 55 euros par tonne de CO₂)². Les recettes ainsi dégagées seraient réinvesties dans la transition professionnelle des salariés ainsi que dans les alternatives écologiques aux activités impactées, en concertation avec les industries concernées.

POUR LA JUSTICE SOCIALE

UN REVENU CLIMAT DÈS 2020 POUR PERMETTRE À CHACUN DE FAIRE SA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Inciter les citoyens au changement via une taxe carbone sur les énergies fossiles ne doit pas les mettre en difficulté. Aujourd'hui, de plus en plus de ménages ne peuvent pas faire face aux hausses des prix de l'énergie et sont très dépendants de leur voiture. Chaque centime de hausse du prix du litre à la pompe est une contrainte et impose des arbitrages sur d'autres postes de consommation.

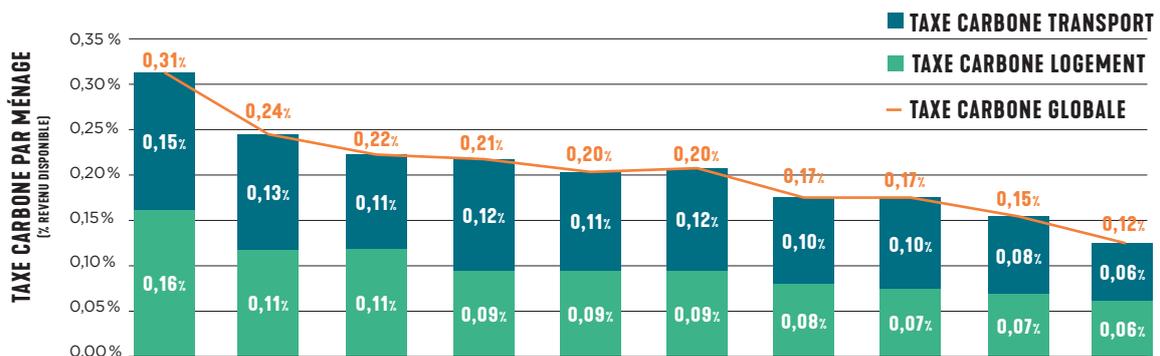
LA TAXE CARBONE PRÉ-GILETS JAUNES, INJUSTE SOCIALEMENT...

La taxe carbone, appelée aussi contribution climat énergie, dans sa forme actuelle, est injuste car elle pèse plus sur les ménages ayant des revenus modestes (un ménage du 1^{er} décile paye ramené à ces revenus 2,7 fois plus qu'un ménage du 10^{ème}) qui n'ont par ailleurs pas les moyens financiers pour diminuer leurs consommations énergétiques contraintes via une rénovation performante ou l'achat d'un véhicule moins polluant.

EN BREF, LE REVENU CLIMAT, POUR QUI POUR QUOI ?

Nous proposons de verser aux ménages les plus vulnérables un Revenu Climat. Versé automatiquement et sans condition d'utilisation, il permet de maintenir l'incitation créée par la fiscalité sur les carburants et chauffages au gaz et fioul, sans mettre en difficulté les foyers qui n'ont pas les moyens immédiats de s'adapter. 60% des ménages, les plus vulnérables, seraient éligibles. Le montant varierait en fonction de la composition des ménages et de la localisation. Le montant serait revalorisé à chaque hausse de la fiscalité sur les pollutions. Ici nous présentons deux scénarios de redistribution.

POIDS BUDGÉTAIRE DU SURCÔÛT (POST 2018) D'UNE TAXE CARBONE À 55€/tCO₂ EN FONCTION DU NIVEAU DE VIE



C'est aussi celle de la capacité à investir pour réduire la consommation d'énergie fossile. Lorsqu'il n'y pas de service de transport en commun, de réseau cyclable, ou de covoiturage disponible, l'achat d'un véhicule moins polluant est souvent impossible, du moins dans un temps court. Concernant la réduction de la facture de chauffage, autre levier clé de réduction d'émissions de CO₂, il y a là aussi un décalage entre le montant à investir et le nombre d'années nécessaires avant que les économies d'énergies ne se traduisent en économies pour le portefeuille des ménages. Les travaux d'isolations ou le changement d'équipement représentent souvent un obstacle d'autant plus difficile que les pouvoirs publics tardent à mettre en place un système d'accompagnement apte à démultiplier les rénovations de qualités, réellement efficace sur le plan écologique et pécuniaire.

... ET TERRITORIALEMENT.

La fiscalité carbone pèse aussi différemment selon que l'on habite à la ville, en zone péri-urbaine ou en zone rurale, puisqu'à revenu égal, un ménage rural perd 130 euros de plus qu'un ménage parisien. Il faut notamment garder à l'esprit que la promotion et le soutien financier (via une fiscalité réduite) apporté durant de longues années aux motorisations diesel a entraîné un suréquipement dans les ménages ayant les plus longues distances quotidiennes à parcourir. Les dynamiques d'étalement urbains, allant de la promotion de la péri-urbanisation à celle des surfaces commerciales sont venues renforcer la dépendance des français à la voiture.

Faire comme si ces disparités n'existaient pas serait une erreur. Dans la proposition que nous formulons, nous prenons en compte ces disparités. Cela ne doit pas empêcher les pouvoirs publics, bien au contraire, de mettre fin aux politiques d'étalement urbain et de dorénavant privilégier et encourager la reconquête et la rénovation des centres-villes dans de nombreuses villes de France.

POURQUOI LE REVENU CLIMAT? POUR DONNER AUX MÉNAGES LES PLUS VULNÉRABLES LE TEMPS DE S'ADAPTER

Nous proposons la mise en place d'un Revenu

Climat, financé et revalorisé au rythme des hausses de la fiscalité sur les énergies fossiles. L'objectif est de réconcilier les temporalités. En effet, changer de voiture ou rénover son logement pour réduire sa consommation ne se font pas en un claquement de doigt. Hors la hausse des prix est immédiate. Le Revenu Climat donne le temps à ceux qui en ont besoin pour s'adapter, sans pour autant renoncer à l'incitation qui est envoyée à l'ensemble de la vie économique du pays.

UNE INSTAURATION DÈS 2020, SANS HAUSSE PARALLÈLE DE LA FISCALITÉ CARBONE POUR LES MÉNAGES

Afin de reprendre la trajectoire initiale qui augmentait de 10,4€/t CO₂ par an, il est indispensable de recréer de la confiance et de la cohésion autour de l'idée de fiscalité écologique.

Pour cela nous proposons la mise en place, dès 2020 - un an avant une nouvelle hausse de la fiscalité sur les carburants- , d'un "Revenu Climat" pour les ménages ayant les revenus les plus faibles. Cette première année de Revenu Climat pourrait représenter un montant moyen de 45 à 70 euros de moyenne par foyer et par an (selon deux scénarii présentés par la suite). Ces montants équivalent à la compensation d'une demi hausse de taxe carbone (selon la trajectoire mise en place à l'automne 2017).

Ce Revenu Climat "à blanc", qui coûterait entre 700 millions d'euros et 1,15 milliards d'euros (selon le scénario) serait financé par une partie des marges financières libérées par la fin du paiement de la dette de l'Etat envers EDF (près de 1,8 milliards d'euros en 2019 et un dernier paiement de 900 millions d'euros en 2020) et par une partie des recettes nouvelles liées à la mise en place de la taxe sur les billets d'avion. Après cette année de transition le dispositif de la contribution climat solidaire se mettra en place et ainsi à partir de 2021 les recettes d'une hausse de 10,4 €/tCO₂ correspondant à 2,5 milliards d'euros par an (recettes des ménages et entreprises, TVA incluse) abonderont un compte d'affectation qui permettra à la fois de financer le Revenu Climat et d'abonder les investissements dans les solutions de la transition écologique.

L'URGENCE D'UN PLAN D'INVESTISSEMENT POUR LES MÉNAGES ET LES TERRITOIRES

Les recettes de la “contribution climat solidaire” qui ne sont pas redistribuées aux ménages et celles de l'application progressive du principe pollueur-payeur sur les subventions à la pollution permettront de lever dans la durée jusqu'à 20 milliards d'euros pour financer une transition écologique accessible à tous. L'argent donnera enfin aux collectivités les moyens de mettre en œuvre des politiques ambitieuses de transition écologique. Ces financements devront permettre d'assurer la suppression des passoires énergétiques et un droit au logement digne à toute la population ainsi qu'un accès à une alimentation saine, locale et de qualité. Au niveau du transport, il s'agit de développer des solutions de mobilités durables pour tous afin de combattre les fractures territoriales.

Et enfin, il faut accompagner les salariés et les entreprises dans leurs reconversions écologiques pour assurer le respect du principe «zéro chômeur de la transition écologique».

DES INVESTISSEMENTS AU PLUS PRÈS DES MÉNAGES

La fiscalité écologique est pensée pour inciter à agir, à changer, à investir plus vert. Si le Revenu Climat permet de donner aux ménages le temps de s'adapter, la question des moyens pour le faire reste entier.

La question de la rentabilité des investissements dans le changement de véhicule ou de rénovation d'un logement est une problématique clef. Pour faire gagner en rentabilité les investissements consentis à l'échelle d'un ménage, la question des

investissements publics est primordiale. Elle peut prendre des formes diverses. Il existe des mécanismes de garantie publique qui permettent de financer via les banques commerciales des prêts à taux préférentiel voir nul. Surtout, c'est la question des subventions directes, aux travaux de rénovation ou d'achat de véhicules moins polluants qui est posée ici. Ce sont pour l'essentiel les subventions qui permettent de réduire le temps de rentabilisation de certains travaux.

Aujourd'hui l'aide à la rénovation n'est satisfaisante ni dans son efficacité, ni dans ses montants. L'efficacité est limitée par la multiplicité des dispositifs et l'absence de vérification avant et après les travaux, remettant en cause la fiabilité des opérations de rénovation et renforçant ainsi la frilosité des banques. Les montants, quant à eux, ne permettent ni aux ménages les plus vulnérables de s'en emparer pleinement, ni au rythme de rénovation d'être atteint.

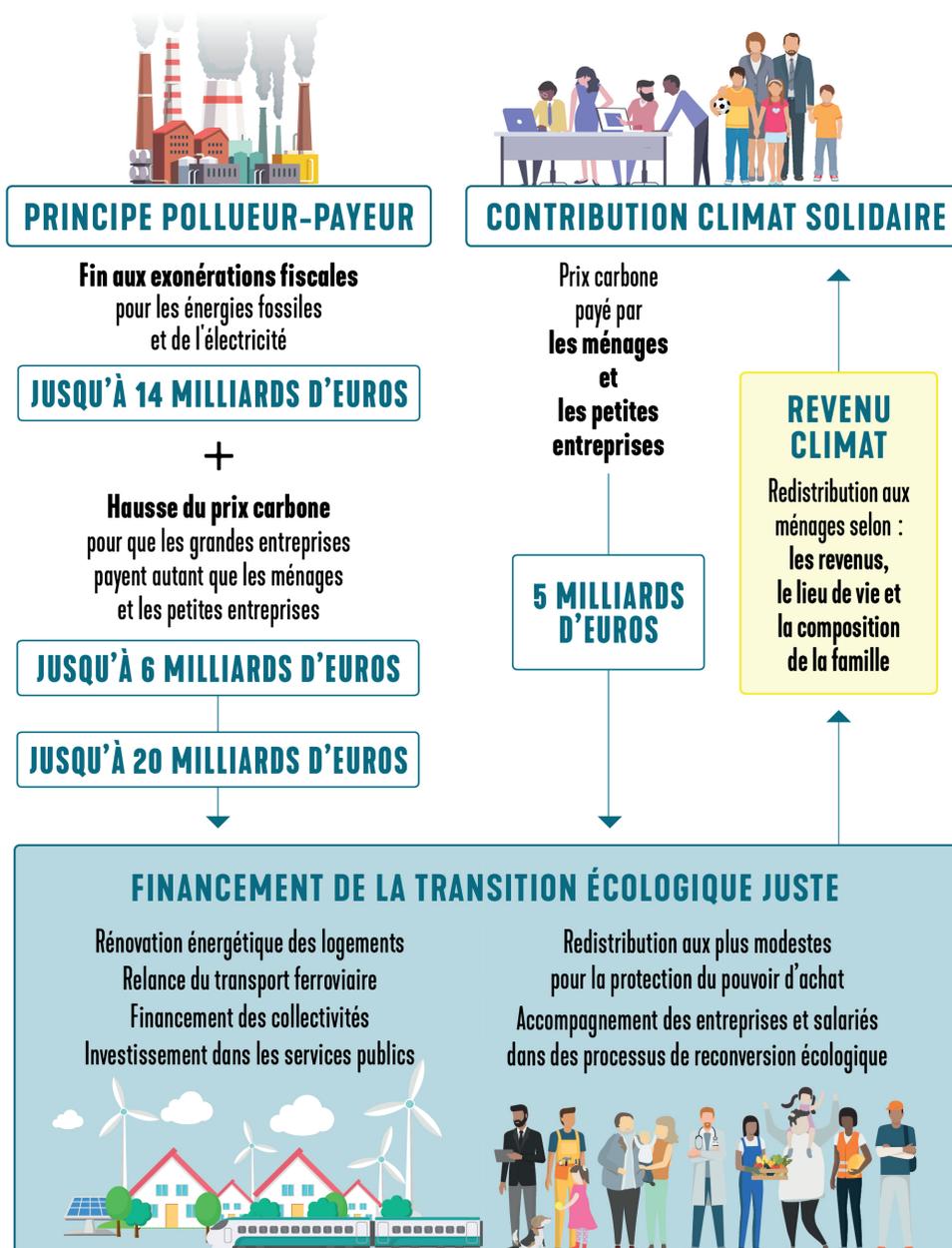
MISER SUR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Pour réussir la transition écologique, un plan Marshall décidé depuis Paris risque de ne pas réussir. Le succès de la transition repose en effet sur une connaissance fine des « écosystèmes » sociaux, économiques et naturels qui façonnent nos territoires. La transition écologique doit assumer une dimension décentralisée, qui fasse confiance aux collectivités territoriales et doit être dotée de moyens importants, tout l'inverse de ce qui a été jusqu'ici prévu pour les Contrats de Transition écologique censés accompagner la transition de territoires organisés autour

d'industries fossiles destinées à disparaître. Nous soutenons l'idée de l'allocation d'une partie des recettes de la fiscalité carbone aux Régions et aux EPCI, afin que ces territoires puissent mettre en oeuvre les mesures de transition fixées par leurs planifications (SRADDET et PCAET) permettant de rester sous la barre des 1.5 degrés. Et nous pourrions imaginer aller plus loin avec le lancement

d'un Plan d'investissement massif mené depuis les territoires via un accord cadre Etats- Collectivités « Territoires de France 1,5°C » qui, tout en fixant un objectif très ambitieux de réduction des gaz à effet de serre, laisserait aux collectivités territoriales et à une démocratie locale revigorée la possibilité d'établir les priorités d'action nécessaires à l'atteinte de résultats concrets.

UNE TAXATION CARBONE ET ÉNERGÉTIQUE JUSTE À TOUS LES NIVEAUX



CRÉER UN CERCLE VERTUEUX

EN 2021, RENCHÉRISSEMENT DU PRIX DES POLLUTIONS ET REVALORISATION DU REVENU CLIMAT

DEUX SCÉNARIOS DE REDISTRIBUTION

Pour construire les scénarios de redistribution des recettes de la hausse de la taxe carbone, nous nous sommes demandé à partir de quel niveau de redistribution il était possible d'assurer à 50% des foyers un impact neutre de la hausse de la fiscalité. Nous en tirons deux scénarios, l'un prenant en compte les différences de revenu parmi les ménages éligibles. Le second scénario sans prise en compte des différences de revenus parmi les éligibles.

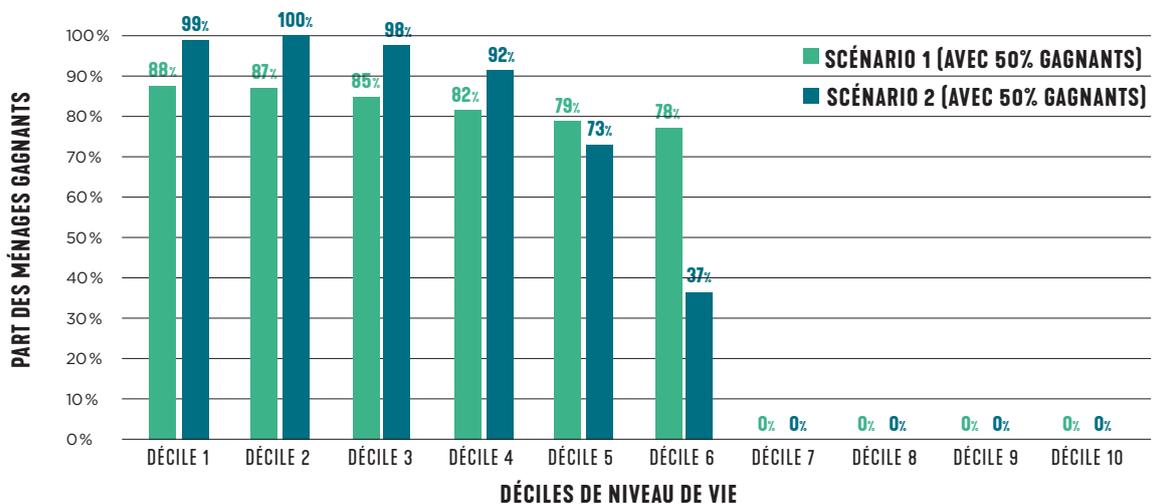
SCÉNARIO 1 :

Atteindre 50% de la population protégée à la réforme nécessite de redistribuer aux ménages 60% des recettes totales de la hausse de taxe carbone. Les ménages des 3 premiers déciles sont protégés à 87%. Cela correspond à un transfert moyen de 91€/an par ménage éligible.

SCÉNARIO 2 :

Atteindre 50% de la population protégée à la réforme nécessite de redistribuer aux ménages 90% des recettes totales de la hausse de taxe carbone. Les ménages des 3 premiers déciles sont protégés à 99%. Cela correspond à un transfert moyen de 140€/an par ménage éligible.

PART DES MÉANGES PROTÉGÉS PAR DÉCILE DE NIVEAU DE VIE POUR LES SCÉNARIOS 1 ET 2, AVEC 50% DE LA POPULATION GAGNANTE.



*Un ménage est dit protégé si le montant de transfert monétaire qu'il reçoit est strictement supérieur au coût de taxe carbone qu'il

L'EXEMPLE DE L'IMPACT DU REVENU CLIMAT POUR DIFFÉRENTS MÉNAGES TYPES

Cette section décrit l'impact de la taxe carbone sur quatre ménages types pour le scénario de redistribution n° 2. Les profils des ménages retenus ont été défini de

manière à montrer une diversité de situations (différentes compositions du ménage, différents lieu de vie, différents niveau de vie, etc.), tout en restant parmi les situations les plus représentatives en France (se chauffer au gaz de réseau en milieu urbain, être bi-motorisé diesel/essence dans une commune isolée, etc).

4 EXEMPLES DE MÉNAGE TYPE

				
	MÉNAGE TYPE 1	MÉNAGE TYPE 2	MÉNAGE TYPE 3	MÉNAGE TYPE 4
REVENUS ANNUELS 	DÉCILE 1 15 295 €	DÉCILE 2 12 243 €	DÉCILE 3 30 813 €	DÉCILE 5 27 785 €
LIEU DE VIE 	LYON GRANDE AIRE URBAINE	PARIS GRANDE AIRE URBAINE	JARZY COMMUNE ISOLÉE	GIVORS PÉRIURBAIN
COMPOSITION DU MÉNAGE 	COUPLE AVEC ENFANTS	PERSONNE SEULE	COUPLE AVEC ENFANTS	COUPLE SANS ENFANTS
CHAUFFAGE* 	GAZ DE RÉSEAU	GAZ DE RÉSEAU	FIOL DOMESTIQUE	ELECTRCITÉ
VOITURE 	DIESEL	PAS DE VOITURE	ESSENCE ET DIESEL	DIESEL

IMPACT DU REVENU CLIMAT SUR 4 MÉNAGES TYPES

	MÉNAGE TYPE 1	MÉNAGE TYPE 2	MÉNAGE TYPE 3	MÉNAGE TYPE 4
IMPACT DE LA CONTRIBUTION CLIMAT JAUNE ET VERT SUR LES FACTURES DU CHAUFFAGE	29 €	23 €	86 €	0 €
IMPACT DE LA CONTRIBUTION CLIMAT JAUNE ET VERT À LA POMPE	44 €	0 €	94 €	37 €
TOTAL	73 €	23 €	180 €	37 €
REDISTRIBUTION SCÉNARIO 1	274 €	109 €	268 €	103 €
REDISTRIBUTION SCÉNARIO 2	102 €	48 €	149 €	115 €

LE REVENU CLIMAT D'ICI À 2026

Ici nous n'intégrons pas le montant distribué en 2020, qui de fait viendrait augmenter le Revenu Climat initial et les années suivantes.

Le document ci-dessous a été construit pour évaluer l'évolution des coûts et du Revenu Climat sur les 6 premières années de hausse de la fiscalité sur les pollutions.

RÉSULTATS DE LA TRAJECTOIRE CARBONE 2021-2026 POUR LES SCÉNARIOS 1 ET 2

	ANNÉES	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	TAXE CARBONE	55 €	65,40 €	75,80 €	86,20 €	96,60 €	107 €
AVANT REDISTRIBUTION	RECETTES TOTALES (MILLIONS €)	9 122	10 847	12 572	14 297	16 022	17 747
	RECETTES POST 2018 (MILLIONS €)	1 649	3 374	5 099	6 824	8 549	10 274
	IMPACT MOYEN DANS LA POPULATION (€/AN)	-61	-124	-188	-252	-315	-379
SCÉNARIO 1 : REDISTRIBUTION PERMETTANT D'ATTEINDRE 50% DE GAGNANTS	MONTANT REDISTRIBUÉ AUX MÉNAGES (MILLIONS €)	1 484	2 968	4 453	5 937	7 421	8 905
	TRANSFERT MOYEN PAR MÉNAGE ÉLIGIBLE (€/AN)	91	181	272	363	453	544
SCÉNARIO 2 : REDISTRIBUTION PERMETTANT D'ATTEINDRE 50% DE GAGNANTS	MONTANT REDISTRIBUÉ AUX MÉNAGES (MILLIONS €)	2 292	4 584	6 877	9 169	11 461	13 753
	TRANSFERT MOYEN PAR MÉNAGE ÉLIGIBLE (€/AN)	140	280	420	560	700	840

COMMENT LA PROPOSITION A ÉTÉ MODÉLISÉE ?

Les calculs sont réalisés par l'économiste de l'énergie Audrey Berry à partir d'un modèle de microsimulation reproduisant la fiscalité énergétique française développé dans le cadre d'une thèse de doctorat (Audrey Berry, 2018¹). Ce modèle s'appuie sur les données de l'enquête Phébus 2013 qui fournit une photographie des performances énergétiques du parc des résidences principales, en fonction des caractéristiques de leurs occupants, des équipements ménagers et automobiles, de leurs usages énergétiques et de leurs consommations d'énergie. Il s'agit des données les plus récentes disponibles. Au sein de ce modèle, l'assiette de la taxe carbone correspond aux consommations d'énergie directe des ménages : gaz de réseau, fioul domestique, essence et diesel.

1. Berry A., Essais sur la précarité énergétique : Mesures multidimensionnelles et impacts de la fiscalité carbone, PhD Thesis, 2018

CONCLUSION

NE PLUS PERDRE DE TEMPS

Hésiter, repousser, faire à moitié. Tels ont été les ingrédients de la discorde nationale. La transition écologique est un enjeu vital. Elle est aussi un sujet de confiance nationale. Encore faut-il tirer en transparence les leçons des mois écoulés et mettre sur la table les options et scénarios qui s'offrent à nous.

Aujourd'hui, des investissements et des choix industriels ne sont pas faits, des concertations ne sont pas menées, des vérités ne sont pas dites parce qu'il est parfois plus

simple de renvoyer à demain et au prochain gouvernement. Parce qu'il est parfois difficile de résister au chantage à l'emploi.

Pourtant, la vraie menace sur l'emploi, c'est de ne pas anticiper. La vraie menace sur nos vies, c'est de ne pas agir.

Nous le redisons ici, la justice sociale n'est pas l'adversaire de la transition écologique. Au contraire, elle nous fait gagner du temps. Et du temps, nous en avons peu. Logiquement censés accompagner la transition

POUR PLUS D'INFORMATIONS



ALTERNATIBA

PAULINE BOYER
pauline.boyer@alternatiba.eu



FONDACTION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

FNH

KÉVIN PUISIEUX
k.puisieux@fnh.org



WWF

ANTOINE MAUDINET
amaudinet@wwf.fr



RÉSEAU ACTION CLIMAT

MEIKE FINK
meike.fink@reseauactionclimat.org



**SECOURS CATHOLIQUE
CARITAS FRANCE**

JEAN MERCKAERT
jean.merckaert@secours-catholique.org

