

# ALLOCATION CLIMAT



Projet Allocation Climat

Note

Comparaison des politiques de taxes et Allocation Climat

Février 2023 - Collectif

[www.allocationclimat.fr](http://www.allocationclimat.fr)

[contact@allocationclimat.fr](mailto:contact@allocationclimat.fr)

## 1 TABLE DES MATIERES

2	Résumé .....	2
3	Introduction.....	3
4	Méthodologie.....	3
5	Comparaison suivant les quatre critères .....	5
5.1	L'efficacité : la réduction quantifiable des émissions de GES.....	5
5.2	Les coûts.....	8
5.3	L'équité.....	10
5.4	L'acceptabilité .....	12
6	Conclusion.....	15
7	Annexes .....	16
7.1	Point de vue théorique : signal prix vs quantités .....	16
7.2	Le Problème de l'utilisation des revenus de la taxe.....	18
7.3	Le budget carbone ou la contrainte physique imposée.....	19
8	Versions :.....	21
9	Références.....	21

## 2 RESUME

Quelle est la meilleure stratégie pour avoir une chance de respecter l'Accord de Paris, c'est-à-dire, pour la France, la réduction des émissions de GES d'environ 6% par an jusqu'en 2050 ? Deux outils de politiques publiques sont comparés dans cette note : 1. la généralisation de la taxe carbone à toutes les émissions de GES, équivalent à un « signal prix » en économie et 2. un budget carbone réparti sous forme d'*allocation<sup>1</sup> carbone personnelle* pour chaque citoyen<sup>2</sup>, correspondant au « signal quantité ». Ce dernier est l'objet de notre proposition à l'Allocation Climat (Allocation\_Climat 2021).

Nous précisons tout d'abord le périmètre de la comparaison : le système de budget carbone personnel concerne toutes les émissions de GES. La taxe carbone s'applique à toutes les émissions déclarées par les entreprises et est redistribuée entièrement. Des scénarios de redistributions mixtes avec réinvestissement sont aussi considérés. D'un point de vue théorique, les deux politiques permettent d'atteindre les mêmes objectifs (une trajectoire programmée de réduction des émissions) à condition que d'un côté le prix soit correctement fixé pour contrôler la quantité d'émissions et de l'autre le marché s'équilibre avec une quantité de carbone fixée. Un système de taxe pour réduire les externalités négatives (type pollueur-payeur) est connu et étudié (voire annexes)

La comparaison doit donc être effectuée sur des critères plus qualitatifs. Nous en choisissons quatre : 1. l'efficacité, 2. les coûts, 3. l'équité et 4. l'acceptabilité.

<sup>1</sup> On parle de façon générale de « quotas » (ex. quotas européen etc...), mais nous utilisons le terme « budget carbone » ou de façon équivalente « allocation » pour bien distinguer notre approche basée sur la gestion d'un budget carbone alloué au niveau personnel.

<sup>2</sup> Pour fixer les idées, l'empreinte moyenne en France en 2019, était de 552MtCO<sub>2</sub>eq / 67M ≈ 8,2 tCO<sub>2</sub>eq / hab. (chiffres SDES et INSEE). Le montant d'un budget carbone personnel équivaldrait au départ, à un ordre de grandeur comparable avant de décroître chaque année.

La taxe est facile et rapide à mettre en œuvre à un coût réduit. C'est là son principal avantage. Elle permet en outre de choisir les modes de redistribution des sommes perçues.

Les budgets carbone personnels impliquent par construction une limite des émissions ce qui assure leur efficacité quant à la finalité recherchée. C'est là leur principal avantage avec une pédagogie basée sur la visibilité des émissions individuelles, le cumul et le partage d'un objectif commun déterminant. En revanche, le montant de la taxe ne permet pas de savoir, a priori, si le budget carbone sera respecté.

Nous avons surtout essayé d'en donner une définition, de faire la part des choses entre l'acceptabilité d'un rythme de réduction élevé et les différences d'acceptabilité selon la politique publique mise en œuvre. Le système de budgets carbone a surtout pour lui une meilleure pédagogie et d'être moins mêlé aux autres contraintes sociétales (fiscalité, inégalités, ...)

### 3 INTRODUCTION

---

Pour atteindre nos engagements de réduction des émissions de GES (Gaz à effet de serre) dans le cadre de l'accord de Paris, il faut mettre en place des politiques publiques dédiées et efficaces.

Les deux classes principales de politiques publiques existantes à cette fin, sont, d'une part, les politiques sectorielles qui regroupent de nombreuses actions (réglementations, normalisation, investissements publics, subventions, incitations, etc.) et, de l'autre, les politiques non sectorielles, c'est-à-dire qui traitent les émissions indépendamment du secteur économique considéré. Notre comparaison porte sur deux outils non sectoriels ou systémiques : les taxes carbone (soit une approche par les prix), et les budgets carbone individuels (approche par les quantités). Notre vision est que ces outils, qui combinent incitation et contrainte et agissent sur la demande (de biens et services carbonés) ne sont efficaces et acceptables que si une offre moins carbonée existe et si producteurs et ménages sont accompagnés. Ces politiques systémiques sont dans cette vision complémentaires des politiques sectorielles.

Il existe différentes modalités de taxes carbone, en particulier en ce qui concerne l'utilisation qui est faite des taxes perçues. Et il existe différentes modalités de quotas carbone<sup>3</sup>. Chaque outil peut répondre à des objectifs particuliers. Pour fixer cette comparaison, nous préciserons d'abord les objectifs poursuivis. Nous reprendrons ceux définis dans le cadre des assises du climat<sup>4</sup>. Puis nous fixerons une modalité de taxes et une modalité de quota (quota aval également appelé budget carbone individuel) qui répondent aux mêmes objectifs.

Cette étude se veut comme une poursuite de la démarche d'Antonin Pottier, qui a fourni "des éléments pour en débattre". Nous l'en remercions ici. Nous ne voulons pas lui apporter une réponse point à point, mais enrichir la réflexion des citoyens intéressés par cette comparaison. Cette note est le fruit d'un travail collaboratif de citoyens. Il ne comporte pas d'analyse quantitative (chiffre etc.), par manque de moyens pour le faire.

### 4 METHODOLOGIE

---

Nous baserons notre comparaison sur les objectifs et le périmètre définis pendant les « Assises du Climat »<sup>5</sup>, conférence organisée au printemps 2021 par Pierre Calame et Armel Prieur.

- La garantie de l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de GES
- La prise en compte de l'ensemble des émissions de GES dues à la production de tous les biens et services consommés par les résidents du territoire, donc incluant à la fois les émissions territoriales et les émissions importées et excluant les émissions exportées : c'est l'empreinte carbone.
- La mobilisation de tous les acteurs économiques (ménages, entreprises, collectivités) pour agir à la fois sur l'offre et la demande de biens et services carbonés.

---

<sup>3</sup> À noter que le mécanisme des quotas amont européens (SEQUE) fonctionne déjà, mais pour un nombre limité d'industries. En théorie, il devrait donc être inclus dans les politiques sectorielles. Cependant, il constitue une préfiguration intéressante de ce que nous cherchons à analyser, à savoir la manière dont des restrictions quantitatives, accompagnées de possibilités d'achats/ventes de quotas sur un marché, permettent d'inciter à des actions de réduction d'émissions, qui apparaissent en principe là où le rapport (émissions évitées / coût) est le plus élevé.

<sup>4</sup> Cycle de débat en février 2021 animé par Pierre Calame et Armel Prieur : <http://www.assisesduclimat.fr/18.html>

- La recherche de la justice climatique (la définition en sera précisée dans le chapitre 5.3)

**Principes de base des budgets carbone individuels :**

Le budget carbone (budget d'émissions annuelles) de la France devant décroître selon une trajectoire programmée permettant d'atteindre zéro émission nette en 2050, est distribué aux citoyens à part égale par « unité de consommation » au sens de l'INSEE, avec une possibilité d'échange (pour évoluer progressivement de la situation très inégale d'émissions actuelle vers la situation beaucoup plus égalitaire induite par l'atteinte de la zéro émission nette).

Un tel outil, s'il opère une certaine redistribution monétaire entre forts et faibles émetteurs, ne fournit aucune rentrée fiscale. Le financement des politiques sectorielles est d'autant plus important que l'ambition de réduction des émissions est forte et le temps pour y parvenir court. En complément d'une mise en œuvre d'un système de budgets carbone individuels, une refonte de la fiscalité est donc nécessaire. Pour sérier les arguments, nous pensons qu'il est plus fructueux de ne pas mélanger les objectifs ci-dessus avec ceux du financement. En conséquence, la taxe carbone de notre comparaison, n'apportera pas de rentrée fiscale : l'intégralité de son produit sera entièrement redistribuée<sup>6</sup> aux contribuables sur la même base égalitaire que celle définie plus haut : par unité de consommation. D'autres modalités de redistribution sont aussi proposées par d'autres auteurs comme évoqué au paragraphe 5.3 et nous avons choisi celui-ci pour sa simplicité et son analogie avec la redistribution du surplus de budget carbone individuel (non conditionnée, monétaire).

La théorie économie considère comme assez équivalent le signal prix d'une taxe et le signal quantité d'un quota. Ces politiques sont non sectorielles dès lors qu'elles instituent la même règle dans tous les secteurs. Le mode de redistribution, qui peut prendre des modalités très diverses, lui peut créer des différences.

Dès lors que les budgets carbones procèdent d'une approche par les quantités, permettant par construction le respect de la limite globale fixée chaque année (personne ne peut augmenter sa consommation plus que ce dont quelqu'un d'autre aura réduit la sienne), on peut se demander s'ils fonctionnent, eux aussi, de façon équivalente.

C'est en théorie le cas : chaque personne excédentaire peut vendre une part de son budget carbone si elle se rend compte que les euros qu'elle peut en tirer ont plus de valeur que le coût des efforts qu'elle fait en faisant preuve de sobriété et / ou en choisissant des produits et services bas carbone ; et inversement pour une personne déficitaire, si elle estime que le coût, pour elle, des mêmes efforts, est supérieur au prix qu'elle voit apparaître sur le marché, elle va alors se contenter de payer ce prix monétaire pour augmenter son budget carbone. Mais la théorie, qui est à la base une modélisation mathématique, ne suffit pas à rendre compte de toutes les similitudes et différences.

Notre méthodologie a consisté à définir deux outils, l'un du côté des taxes, et l'autre du côté des budgets individuels, dont les effets soient proches au moins sur deux points pour l'analyse :

- des mécanismes dont l'objectif est la réduction des émissions, sans objectif de ressource fiscale et donc de fait redistributifs
- l'existence d'un mécanisme permettant de discriminer automatiquement les actions les moins intéressantes (car leur coût serait supérieur au « signal-prix » institué d'une manière ou d'une autre) des plus intéressantes (qui auront bien plus de chances d'être mises en œuvre puisque leur coût sera inférieur au signal prix).

Nous avons retenu comme taxe carbone pour répondre aux objectifs et pour les besoins de la comparaison, que nous appelons "redistribuée", une taxe :

- dont l'assiette est le total des émissions directes des entreprises, des collectivités et des ménages, complétée par une taxation des importations sur leur propre contenu en carbone,
- 100 % redistribuée : chacun reçoit le montant de la taxe collectée, divisé par la population, et au prorata des unités de consommation de son ménage,
- dont le taux doit être ajusté par rétroaction pour "garantir" le taux de réduction visé.

Celle-ci sera comparée à un budget de consommation carbone :

---

<sup>6</sup> La compatibilité de ce principe au regard de la jurisprudence du Conseil constitutionnel qui, jusqu'à présent interdit le fléchage d'une taxe, est une difficulté : principe d'universalité = l'ensemble des recettes qui financent l'ensemble des dépenses = principe de non-affectation. Le principe d'universalité a été explicité par le Conseil constitutionnel en 1982 : Décision n° 82-154 DC du 29 décembre 1982 sous réserve des exceptions prévues au second alinéa de l'article 18 de l'ordonnance du 2 janvier 1959.

- visant un même taux-cible de réduction de l’empreinte carbone (émissions de GES nécessaire à la production des biens et services),
- avec une répartition égalitaire des allocations (calculées par ménage en tenant compte d’un quotient familial<sup>7</sup>),
- avec une possibilité d’échange sur un marché (« libre » ou plus ou moins régulé) des parts du budget initial non consommées, dans la limite du budget total.

Mais comparable ne signifie pas identique. Pour en juger nous avons retenu 4 critères d’évaluation des deux outils : efficacité, coût, justice et acceptabilité.

Au moment du choix, la hiérarchisation des critères est importante. Comme pour les objectifs, elle n’est pas universelle. Pour expliciter notre hiérarchie de critères, disons que là où l’économiste A. Pottier pose la question “la carte carbone peut-elle être simple, efficace et juste ?” (A. Pottier 2021), nous posons la question “l’Allocation Climat est-elle plus efficace et acceptable que la taxe ?”.

Notons que les objectifs cités plus haut ne sont pas des critères de comparaison. Par exemple, la garantie de respect de la trajectoire de décroissance carbone est un objectif commun aux deux systèmes mais son respect dépend des politiques choisies.

## 5 COMPARAISON SUIVANT LES QUATRE CRITERES

---

### 5.1 L’EFFICACITE : LA REDUCTION QUANTIFIABLE DES EMISSIONS DE GES<sup>8</sup>

L’efficacité de la politique de réduction des GES est, dans ce contexte, l’atteinte de l’objectif de réduction que l’on s’est fixé.

#### 1) L’atteinte de l’objectif annuel de réduction est garantie « par construction » pour le budget carbone mais pas pour la taxe :

##### Argumentaire technique :

L’action de la taxe carbone sur la réduction des émissions est indirecte avec deux difficultés majeures pour respecter la trajectoire de réduction programmée :

- a) Le niveau (ou taux) de taxe à appliquer la première année est calculé selon une modélisation très approximative et contestable

Le niveau de taxe est en général calculé à partir d’une évaluation financière de dommages futurs engendrés par les émissions de GES cumulées (cf. Annexe 1). Cette évaluation comporte une grande part d’arbitraire étant donné qu’il est quasiment impossible de prédire les conséquences sur l’économie d’impacts sur l’environnement dans le futur. De même les niveaux d’investissement nécessaires pour limiter ces conséquences sont difficilement quantifiables au-delà d’un horizon de temps assez limité. Donc, le niveau de taxe choisi n’est pas clairement relié au taux de réduction du budget carbone total qu’elle est pourtant censée entraîner.

Par opposition, les budgets carbone alloués chaque année sont déterminés par la trajectoire de réduction programmée.

- b) Se rapprocher de l’objectif suppose que ce niveau devra varier selon une trajectoire qui n’est pas prévisible.

Quel que soit le récit de l’atteinte de l’objectif « zéro émission nette » que l’on préfère, dans tous les cas nous entrons dans une période de transformation (choisie ou subie) de grande ampleur. Difficile de nier que ces incertitudes compliquent l’investissement (privé notamment). Pour pallier en partie ce défaut de prévisibilité et permettre une intégration dans des calculs de rentabilité économique de la contre-valeur carbone, les décideurs politiques veulent s’engager sur une trajectoire de taux de taxe connue à l’avance. On en comprend bien l’intérêt mais cela ne garantit pas l’efficacité de la taxe. Quel que soit le mode de calcul (voir annexes) qui prévaut pour fixer cette trajectoire de prix, si l’on constate une sous-réalisation de

<sup>7</sup> Pour plus de détails, voir le rapport de faisabilité de l’allocation climat page 23 (Allocation\_Climat 2021)

<sup>8</sup> Dans tout le document, nous considérons les émissions de GES totales, c-à-d l’empreinte définie comme toutes les émissions du territoire + les importations – les exportations (cf. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/5-empreinte-carbone-et-emissions-territoriales>)

l'atteinte de l'objectif de réduction et si l'on a fait la preuve de l'efficacité d'une augmentation du taux pour se rapprocher de cet objectif, il faut logiquement augmenter ce taux et donc ne pas respecter la trajectoire et abandonner cet argument de prévisibilité.

Dans le cas des budgets carbone personnels, la quantité allouée à chaque ménage est connue à l'avance, seul le prix d'échange peut varier. La prévisibilité pour les entreprises dans ce système est alors en partie accessible par des études de marché. Pour leur analyse de rentabilité, qui dans la réalité ne devrait pas être monocritère, l'usage de la valeur tutélaire du carbone est une alternative (avec une trajectoire d'augmentation du prix du carbone qui est décorrélée, partiellement au moins, de celle de la taxe ou de celle "induite" par le budget carbone).

Une difficulté spécifique à l'augmentation de la taxe est la volatilité des prix de l'énergie. Sans rentrer dans l'analyse des causes des très fortes augmentations de 2022, la volatilité des prix de l'énergie est, avant même leur hausse, un signe de tension sur la ressource énergie. Une augmentation de la taxe concomitante à une augmentation du prix de l'énergie viendrait intensifier le signal prix, phénomène qui n'existe pas dans un régime de budgets personnels, et mettre en place une « taxe flottante », comme cela a été proposé par le passé pour les carburants, engendrerait en pratique un niveau de complications élevé en raison notamment des réactions ou anticipations possibles des producteurs d'hydrocarbures réunis en cartel (OPEP) pour une partie substantielle d'entre eux.

### Argumentaire politique :

A. Pottier<sup>9</sup> souligne que dans les deux cas (taxe et quota) l'atteinte des objectifs sur une durée suffisante est soumise à la continuité des politiques qui ont permis leur mise en place. Dont acte. Et nous ajoutons que la mise en place d'un instrument permettant de respecter une trajectoire programmée de réduction des émissions sur de longues années nécessite selon nous un haut niveau de concertation/délibération publique et démocratique.

Les principaux choix à opérer sont les suivants :

- Le type d'instrument systémique à mettre en place, taxe carbone redistribuée, quotas amont généralisés et/ou budgets individuels et ses paramètres principaux (au moins la nature de la redistribution pour la taxe et la gestion du marché d'échange pour les budgets individuels).
- La trajectoire de réduction à respecter (pour atteindre l'objectif « zéro émission nette » en 2050).
- La manière de piloter et contrôler le respect de cette trajectoire.

Si les deux premiers choix nous semblent devoir être validés démocratiquement à l'issue de la phase de concertation/délibération publique, le troisième pourrait être délégué à une instance indépendante du pouvoir politique composée par exemple de scientifiques, associations, représentants des citoyens et des principaux acteurs socio-économiques.

Cependant, si c'est la taxe carbone qui est choisie, il nous semble plus aléatoire de confier le pilotage de sa trajectoire à un organe indépendant, car une taxe est un instrument classique des gouvernements dont l'impact est également dépendant de la politique fiscale menée par ailleurs par ces mêmes gouvernements.

## 2) La taxe carbone se prête aux exemptions sous la pression des lobbys

Les exemples abondent pour montrer que la taxe carbone et les quotas amont (SEQUE) appliqués aux professionnels fourmillent d'exemptions, voire sont parfois retoqués (pour la taxe carbone) comme anticonstitutionnels, ce qui entraîne une rupture d'égalité (cf. section 4.3) mais également une baisse de leur efficacité. Il suffit de constater par exemple la forte variation du niveau de la taxe sur les hydrocarbures suivant leur usage et le public visé en France (gazole routier pour les camions et non routier pour agriculteurs et BTP versus gazole pour les véhicules des particuliers). Nous n'imaginons pas que les détails d'application des quotas ne soient pas également l'objet de tractations qui visent à favoriser tel ou tel groupe social. Les débats sur l'ISF (impôt sur la fortune) en ont fourni un exemple. Si aucun mécanisme ne sera vraisemblablement libre d'exemptions, il existe cependant une différence de nature entre taxe et budgets individuels qui

<sup>9</sup> « Il est [...] inadéquat de présenter la carte carbone comme une manière automatique de faire diminuer les émissions : l'abaissement de son plafond est soumis aux mêmes aléas qu'une trajectoire de hausse de prix [pour une taxe carbone]. Le plafond cessera d'être abaissé, sera relevé ou aboli en fonction des coalitions qui se formeront en réaction à sa mise en place. » (Cf. Référence (A. Pottier 2021))

tient à la différence entre l'action des lobbys industriels, pour contester le niveau de la taxe qui leur est appliqué, et les rapports de force politiques pour déterminer les modalités pratiques d'application des quotas.

### 3) La pédagogie des budgets individuels est meilleure que celle d'une taxe redistribuée

L'instauration d'un système de budgets individuels a deux avantages en terme de pédagogie par rapport à une taxe carbone :

- Il permet aux citoyens de mesurer l'impact climatique de leurs consommations grâce à l'étiquetage carbone des produits et leur décompte dans un compte individuel et de rechercher les pistes d'économie carbone qui leur paraissent préférables.
- Il crée un lien de solidarité entre tous les citoyens qui doivent affronter un défi collectif, matérialisé par le respect d'un plafond national d'émissions réduit d'année en année. Cette motivation à agir à la fois individuellement et collectivement sera d'autant plus forte sans doute que le mécanisme mis en place sera jugé équitable socialement (cf. section 5.3).

En effet, si nous expliquons l'enjeu du réchauffement climatique (entre autres enjeux écologiques) au plus grand nombre, ceux qui se demanderont quoi faire au quotidien, trouveront dans le compte carbone individuel un moyen supplémentaire de faire des arbitrages en accord avec cette prise de conscience. Et ce sans attendre que le taux de la taxe (dans le cas de la mise en place de la taxe carbone) augmente pour tous. On peut appeler ça une anticipation d'efficacité. Et donc une meilleure efficacité. Bien sûr cela n'est vrai que si l'on fait une véritable pédagogie du défi climatique. C'est si vrai à nos yeux, que lors de l'analyse du critère "coût" nous proposons de tenir ce budget individuel même avant l'entrée en vigueur de ce système.

Un simple affichage environnemental des produits suffit-il à faire cette pédagogie ? Si nous ne nions pas que c'est une étape utile, nous pensons que son efficacité est bien inférieure à celle d'un affichage accompagné d'un cumul des consommations. La contrainte budgétaire sur ce cumul, même faible, renforce encore cette pédagogie puisque cela devient une préoccupation permanente.

### 4) Les difficultés de négociation d'une taxe aux frontières mettent en péril son efficacité :

Pour que la taxe puisse être efficace pour réduire notre empreinte carbone globale, nous avons vu que son périmètre doit inclure les biens et services importés :

- Ne pas imposer de taxe carbone sur les produits importés, limite fortement, son montant puisque les producteurs s'insurgent ou délocalisent face à cette concurrence déloyale
- On ne peut imposer une taxe aux frontières sans accord, ou sans tenir compte des accords commerciaux internationaux ni des règles d'unanimité de la fiscalité Européenne. À défaut d'une analyse juridique pertinente on peut imaginer que c'est possible mais plus difficile que l'obligation de déclaration d'empreinte produit.
- Même en cas d'accord, il ne sera pas possible d'augmenter comme nous le souhaiterions la taxe en cas de constat de sous-atteinte des objectifs de réduction. La géopolitique impose vite une logique de rétorsion différente de la logique de la recherche d'efficacité.

L'Union Européenne propose un « Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières » qui taxerait à un taux équivalent aux prix moyen d'échange des quotas producteurs (SEQE) mais pour un nombre limité de matières premières importées (et pas de produits manufacturés) et avec un calendrier peu compatible avec l'urgence de la réduction de nos émissions.

### 5) Le critère du temps de mise en œuvre joue en faveur de la taxe :

Être efficace, sous-entend être efficace tout de suite comme nous l'enseigne la fable du lièvre et de la tortue. Cependant, s'il est plus rapide d'instaurer une taxe carbone sur les énergies consommées et les biens produits en France que de mettre en place un compte carbone (cf. section suivante) l'instauration d'une taxe carbone sur les produits importés, nous l'avons vu au point précédent, risque de prendre des années de négociation. Il est toutefois possible de concevoir des étapes intermédiaires plus courtes pour les budgets personnels, sur un périmètre partiel, comme celle imaginée pour les TEQs ([Tradable Energy Quota](#)) qui se limitent aux émissions territoriales comme les taxes carbonées existantes en Europe. Nous y sommes favorables si on le conçoit bien comme une étape.

### 6) « Quel effet rebond pour les deux instruments ? » :

La baisse des émissions due à la pression de la taxe est annulée en partie par la redistribution. C'est ce que nous nommons effet rebond.

Si cet effet rebond réduit l'efficacité de la taxe, on peut quand même faire l'hypothèse que l'augmentation de la taxe finira par avoir une certaine efficacité. La conséquence la plus probable est l'envolée du taux de la taxe pour recherche d'efficacité (ce qui on le sait ne sera pas admis).

C'est l'existence de cet effet rebond qui fera préférer une redistribution non plus égalitaire mais conditionnée ou en nature (exemple isolation du logement, ...) Ce qui posera à nouveau la question de l'équité des critères de redistribution : la taxe nécessite de trouver un compromis entre l'efficacité et l'équité. Si un « effet rebond » est théoriquement possible aussi dans le cas des budgets individuels (puisque les citoyens excédentaires pourront en vendre une partie et donc « sur-consommer » avec le produit en euros de leurs ventes), cette quantité ne peut être rachetée par les citoyens déficitaires que dans la limite du plafond global qui est fixe, ce qui garantit l'atteinte de l'objectif annuel de réduction des émissions.

*Conclusion de la section « efficacité » :*

Si dans un monde « idéal » du point de vue de la théorie économique classique, taxe et quotas sont d'efficacité comparable, le budget individuel nous semble plus efficace qu'une taxe carbone, hormis le délai de mise en œuvre pour les biens produits en France, en raison des avantages potentiels qu'il présente en termes de pédagogie, mobilisation de tous les acteurs, géopolitique et surtout garantie de résultat.

## 5.2 LES COÛTS

Si l'efficacité est la capacité à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité est sa capacité à le faire à moindre coût. Le rapport efficacité/coût se juge en fonction de la pondération que l'on donne à chacun de ces deux facteurs.

Dans la théorie économique classique, on cherche non seulement une efficacité par rapport au résultat (la réduction des émissions de GES) mais aussi une optimisation de l'allocation des ressources. Cela signifie que l'économiste va rechercher le dispositif qui va permettre des gains (ici des réductions d'émissions) là où c'est d'abord le plus facile et le moins coûteux. C'est ce qui a tant plu, aux libéraux surtout, lors de l'instauration du marché européen des quotas à la production (SEQE).

Le coût d'un système de budgets individuels est supérieur à celui d'une taxe. Postulant que l'efficacité du signal prix est comparable à celle d'un signal quantité, c'est ce qui fait préférer à nombre d'économistes la taxe du fait de son moindre coût.

Nous ne sommes pas en mesure<sup>10</sup> de chiffrer et surtout de justifier un chiffrage du surcoût des budgets. Nous allons néanmoins avancer dans ce débat en distinguant chaque poste de coût et en distinguant coût de mise en œuvre et coût d'exploitation.

### 7) L'évaluation des émissions importées et la surveillance des déclarations :

Pour une mise en concurrence loyale et pour diminuer notre empreinte quel que soit le lieu d'émission, il faut appliquer la même règle aux émissions importées qu'aux émissions territoriales. Il faut donc savoir les évaluer avec une fiabilité d'autant plus grande que la contrainte qui pèse sur elles (taxe ou budget) sera forte. Et, pour longtemps sans doute, nombre d'importations ne seront pas couvertes par des mécanismes locaux (dans les pays producteurs) de surveillance des émissions à hauteur des contraintes nécessaires. Il faudra donc pallier ce manque de déclaration et de contraintes par la mise en place d'un véritable service d'évaluation ex-post des importations. Même si l'objectif d'en facturer une partie du coût aux importateurs est louable, il faut prévoir des moyens importants pour cette évaluation carbone/environnementale des biens importés. Un moyen de diminuer ces coûts est l'Europe : ne le faire qu'aux frontières de l'Europe diminue beaucoup l'effort consacré à cette tâche.

À noter que plus le taux de réduction est élevé, plus il est difficile de n'en faire porter la contrainte que sur certains secteurs. Or les émissions de certains secteurs sont plus difficiles à déclarer ou contrôler. C'est le cas notable de l'agriculture. Ce qui fait que ce poste de coût va croître sensiblement.

Cette contrainte n'a pas de raison d'être différente entre une Allocation Climat (budget individuel) et une taxe redistribuée, à périmètre identique.

<sup>10</sup> Du fait de notre manque de moyens dont de temps, cela ne signifie pas que cela n'est pas faisable.



### 8) Évaluation du poids carbone des produits consommés (étiquetage carbone) :

Cette évaluation qui serait faite (à terme) par le mécanisme de la refacturation dans le cas de l'Allocation Climat n'est pas strictement nécessaire dans le cas d'une taxe qui serait assise sur la déclaration (généralisée) des émissions directes de chaque producteur. Toutefois, même en l'absence de système de budgets individuels il est impératif, à nos yeux, dans la perspective d'un monde à zéro émission nette de permettre au consommateur de favoriser le produit le « mieux disant » pour la planète et d'organiser ainsi une saine concurrence entre producteurs. Une connaissance fine de l'empreinte carbone de la population d'un territoire est la brique indispensable de la planification climat territoriale pour évaluer sa performance.

Les coûts associés à cette évaluation existent<sup>11</sup> quel que soit le choix de la politique, taxe ou budgets individuels. Et les exigences de cette évaluation ne feront que croître et les coûts unitaires d'évaluation par produit décroître au fur et à mesure de la professionnalisation de cette pratique.

En la matière, ce sont les coûts de mise en œuvre (informatisation, formation, ...) qui sont importants, plus que les coûts d'exploitation, surtout si l'on choisit la voie de la refacturation qui mutualise les coûts avec ceux de la comptabilité en euro existante. La durée de mise en place de l'infrastructure et la stabilité du cadre réglementaire sont au moins aussi déterminantes dans le coût global du système que la nature des fonctionnalités requises.

### 9) L'évaluation du poids carbone consommé par ménage (compte carbone individuel) :

L'argumentaire est identique au précédent. À ceci près que cette fois ci, c'est l'incitation à adapter son mode de vie qu'il faut fournir aux consommateurs.

Les coûts couvrent l'adaptation des moyens de paiement et la tenue des comptes individuels, régulation et contrôles compris. Là encore il s'agit plus de coûts d'investissement que d'exploitation et il y a une mutualisation avec les outils existants.

À noter la nécessité de développer une INSEE du carbone, ce qui a également un coût.

Précisons pour ceux que le flicage social effraie, que ce suivi par ménage ne considère que le cumul des poids carbone consommés sans en connaître le détail et que le suivi de l'INSEE est anonymisé.

### 10) La surveillance du budget carbone des organisations publiques :

Un certain nombre d'organisations ne facturent pas leur activité ou services (ou une partie seulement) (coût de fonctionnement de l'État, ...). Le périmètre des dépenses carbonées ainsi mutualisées est à arbitrer. Leur total vient en déduction des quantités allouées aux ménages. Elles doivent être comptabilisées, surveillées et doivent à activité « constante » diminuer d'année en année.

Pour le suivi de réduction des consommations mutualisées des organisations publiques, la logique est la même que pour celles des ménages : il est nécessaire pour impliquer tous les acteurs, budget carbone ou pas.

### 11) La tenue du marché d'échange des allocations :

Le coût de tenue de ce marché, lui n'a d'existence que dans le cas d'un système de budgets individuels. Ce coût est celui de la mise en place de l'infrastructure et de son exploitation .. Si des difficultés et des risques existent, la discussion sur les moyens de les pallier est très technique et les coûts de ce marché peuvent varier sensiblement en fonction de la solution retenue (voir 5.3).

### 12) La redistribution de la taxe :

Dans le scénario de comparaison retenu, la redistribution de la taxe est monétaire et égalitaire. Cela a l'avantage de la simplicité et donc d'un surcoût maîtrisé. Ce n'est peut-être pas le plus efficace vis-à-vis de l'objectif de réduction. Les autres pistes envisagées par de nombreux auteurs (aide en nature ou conditionnées) sont toutes plus complexes.

*Conclusion de la section « coût » :*

De notre point de vue, la mise en œuvre d'une véritable comptabilité carbone des productions et des consommations est la base indispensable de politiques de réduction vraiment efficaces. De cette comptabilité étendue et fiable n'existe

<sup>11</sup> La loi climat et résilience instaure une obligation à terme d'étiquetage du score environnemental des produits

aujourd'hui que les prémices et son développement représente un coût... Si cette comptabilité est nécessaire pour entraîner tous les acteurs (entreprises, collectivités, ménages) quelle que soit la politique publique, c'est donc l'infrastructure nécessaire à la tenue d'un marché des allocations qui fait la différence en faveur de la taxe.

### 5.3 L'EQUITE

La définition de justice n'est pas la mieux partagée. Nous nous focaliserons ici sur la justice climatique<sup>12</sup>, comme partie de la justice sociale. La justice climatique traite de :

- la répartition d'un budget carbone de la Terre en des budgets carbone<sup>13</sup> par territoire ou populations
- la répartition de l'effort pour respecter ce budget (financement des investissements, ...)
- la répartition de l'effort pour s'adapter aux conséquences du réchauffement climatique
- la solidarité face aux conséquences du changement climatique
- la responsabilité morale qui enjoint à ceux qui ont « un grand pouvoir » d'exercer « un grand devoir »

La justice sociale qui traite des inégalités est moins définie dans le sens où il n'y a pas de consensus sur le niveau d'inégalités admissible. Les inégalités dues aux structures sociales et économiques peuvent être vues à la fois comme une cause des émissions et un frein aux politiques de réduction. Si nous choisissons de ne pas participer ici à ce débat, ce n'est pas pour en minimiser l'importance : toute offre politique doit se positionner sur cette question de la justice sociale, et calibrer la fiscalité en fonction des objectifs poursuivis. Dans la cadre de cette comparaison d'un système de budgets individuels et d'une taxe à iso-objectif nous limiterons l'examen de l'équité selon les considérations suivantes :

- Nous ne traiterons pas des effets du réchauffement climatique : quelle devrait être la solidarité face à des effets inégaux et comment partager les efforts dans l'adaptation face à ses effets.
- Nous ne parlerons que peu de justice sociale : bien que le budget individuel ait un effet redistributif de revenu, ce qui devrait faciliter son acceptation par une majorité des citoyens, ce n'est pas sa raison d'être principale.
- Nous parlerons du partage des droits à émettre et du partage des efforts dans la réduction des émissions mais uniquement au périmètre des résidents français, la juste répartition des droits à émettre entre les différents pays devant faire l'objet de négociations internationales.

Pour décider d'une juste répartition de ces droits il nous faut parler de la nature des écarts d'empreinte carbone entre individus.

#### Consommations contraintes versus évitables :

Une consommation contrainte/essentielle est une consommation dont on ne peut se passer à court/moyen terme : typiquement l'essence pour aller travailler. Une consommation évitable est une consommation qui certes remet en cause son mode de vie mais qui résulte d'un choix : typiquement l'essence pour partir en vacances. À terme, toutes les consommations doivent être revues, notamment par un changement de l'offre (mobilités décarbonées dans notre exemple). L'équité vise à d'abord contraindre les consommations évitables avant les consommations essentielles. C'est ce que permet aussi bien un budget individuel qu'une taxe redistribuée. Ce n'est pourtant pas compris comme cela dans le cas de la taxe : l'augmentation des prix induite par la taxe n'est pas clairement reliée à la redistribution, un doute subsiste sur le mode de redistribution quel qu'il soit et surtout le prélèvement précède la redistribution. Rien de tel avec le budget carbone ou non seulement on connaît clairement sa situation actuelle mais on arrive également à se projeter dans le futur.

#### Disparités horizontales :

- Ni le budget, ni la taxe ne traitent les inégalités horizontales. On désigne ainsi les fortes disparités de niveaux d'émissions à l'intérieur du même décile<sup>14</sup> de revenus. Et c'est un problème pour les premiers déciles. Le système de budgets individuels offre néanmoins un avantage important dans la mesure où il permettrait d'identifier les cas problématiques et donc potentiellement de les traiter, alors que la taxe est aveugle. Il faut pour cela admettre la levée

<sup>12</sup> Pour une présentation du partage des efforts pour le climat, voir les vidéos sur la chaîne Youtube/philoxime de Maxime Lambrecht 2021/12 [Le partage des efforts pour le climat](#) et 2021/04 [Climat qui est vraiment responsable ?](#)

<sup>13</sup> Le budget carbone est la quantité restant à émettre pour atteindre la zéro émission nette dans un scénario de réchauffement maximal. C'est un consensus scientifique du GIEC lorsque on est à l'échelle de la terre. Sa répartition par populations devrait résulter d'une négociation politique.

<sup>14</sup> Selon la définition de l'INSEE : répartition en déciles de la population suivant le niveau des revenus.

de l'anonymat qui est la règle générale. Ce serait une levée de l'anonymat restreinte à une administration comme dans le cas de l'impôt pour l'administration fiscale. Si on n'admet pas cette levée de l'anonymat, on peut néanmoins envisager une connaissance territorialisée anonyme comme la fournit l'INSEE. Dans les deux cas, pour compenser, partiellement au moins, les disparités horizontales, il faudra mettre en place des aides ciblées

### **13) Le système de budgets individuels est égalitaire et juste :**

Nous n'établissons pas d'équivalence générale entre les termes juste et égalitaire. L'égalité comme principe de justice a bien été expérimentée dans diverses sociétés<sup>15</sup>, mais elle est dans notre imaginaire occidental actuel souvent associée au régime soviétique. Mais nous faisons une exception pour les droits à émettre des gaz à effets de serre.

#### **Égalité des budgets à terme :**

Dans la mesure où nos émissions passées nous condamnent à atteindre le plus vite possible une réduction drastique de nos émissions et où les émissions résiduelles brutes, lorsque nous aurons atteint la zéro émission nette, sont d'un ordre de grandeur inférieures à nos émissions passées, nous ne donnons aucune chance à une négociation politique qui tenterait de répartir cette toute petite quantité résiduelle autrement qu'en allouant à chacun la même part. On peut toujours discuter si à cet horizon, l'égalité sera stricte ou pas, mais on passera, d'année en année, d'une situation très inégalitaire en termes d'émissions à une situation très égalitaire, qui est la seule équitable dans ce nouveau contexte. Cela pourra inquiéter certains qui pensent qu'une égalité carbone imposera alors une égalité du mode de vie. Sans savoir davantage prédire ce que sera la société à cet horizon, si la décarbonation est effective, il n'y a pas de raison que tout le monde se déplace de la même façon, habite dans des logements identiques, mange la même chose. La liberté des choix de consommation est préservée, pourvue que le total de la consommation d'émissions carbone ne soit pas dépassé.

#### **Égalité des budgets alloués périodiquement :**

La question à trancher est donc l'allocation, égalitaire ou non, des budgets individuels au début de chaque période. Notre préconisation<sup>16</sup> est une allocation initiale égalitaire par unité de consommation (UC) au sens de l'INSEE, qui permet de prendre en compte la disparité des consommations entre adultes et enfants, couples et célibataires, mais ne fait pas de différence entre les citoyens en fonction de leurs revenus ou conditions de vie<sup>17</sup> (habitants de zones rurales, urbaines ou de zones géographiques différentes). Des aides peuvent cibler ceux qui ont, pour raisons d'utilité sociale, des activités avec des émissions supérieures (même logique que les aides à l'agriculture en montagne). Cette allocation égalitaire devra être accompagnée d'aides ciblées pour les citoyens défavorisés dont les consommations sont contraintes et qui n'ont pas les moyens par exemple d'investir dans des équipements moins émetteurs.

### **14) Partage des efforts de réduction :**

Une focalisation sur la corrélation globale entre niveau d'émissions et revenus pourrait faire croire à certains qu'il suffit de cibler les émissions dans les hauts déciles pour résoudre le problème<sup>18</sup>. Non, à terme, tous devront contribuer à l'effort de réduction. Cependant, trois principes d'équité doivent guider cette répartition de l'effort :

- *Plus j'émetts, plus je dois réduire* : ce principe de proportionnalité est respecté à la fois par le système de budgets et par la taxe<sup>19</sup>.
- *L'effort est proportionnel à mes moyens* : L'effort demandé est calculé sur la consommation (empreinte carbone calculée sur mes achats) et les moyens sont les revenus, salaires ou retour sur investissements. Les déciles supérieurs ayant une capacité d'épargne plus importante que les premiers déciles, celle-ci échappe à l'effort aussi bien dans le cas de la taxe que des budgets. On peut admettre que si la taxe est efficace (on se rapproche de l'objectif « zéro émission nette »), alors elle tend également vers zéro donc une plus grande égalité. Intuitivement pourtant, on sent bien qu'il faudra pour cela atteindre des taux de taxe faramineux pour finir par contraindre le mode de vie des très hauts revenus. On a le

<sup>15</sup> Graber & Wengrow -2021- « *Au commencement était ...* »

<sup>16</sup> Cette préconisation a le mérite de la pédagogie et de la prise en compte des aides existantes, mais nous ne fermons pas la porte à des discussions sur une allocation inégalitaires sous critères (à définir).

<sup>17</sup> Cette question fait toujours débat. Il n'est pas question d'ignorer cette question, mais entre son traitement en amont (conditionnalité de l'allocation) ou en aval (aides ciblées) nous avons pour l'instant préféré la première pour des raisons de clarté et de compatibilité avec les aides existantes.

<sup>18</sup> Comme le montre Matthias Petel dans son commentaire de l'étude OFCE 2020 "Panorama des inégalités écologiques" (A. Pottier 2020) dans un article du Monde du 19 Octobre 2022

<sup>19</sup> L'épargne et l'évasion fiscale permettront certainement aux très riches d'échapper en partie à cette obligation

sentiment qu'une partie petite en nombre et forte en pouvoir d'achat échappera toujours à ce principe d'égalité. Il faudrait, pour pallier ce risque, demander plus d'efforts à ceux qui émettent le plus au-delà de la simple proportionnalité et donc avoir une taxation progressive<sup>20</sup> (en euro on parle d'un impôt progressif, lorsque son taux augmente avec l'assiette de l'impôt, pour une taxation carbone, progressif signifie la même chose mais pour une assiette libellée en carbone). Or, ceci est impossible avec la taxe redistribuée dont l'assiette, pour une grande partie, provient de la déclaration des émissions des entreprises. Cela est en revanche possible avec les budgets individuels où comme on le propose dans (Allocation\_Climat 2021) p39, on peut augmenter le prix unitaire du carbone sur le marché d'échange en fonction du volume échangé.

- *Plus j'émetts, plus tôt je contribue* : ceci est bien le cas aussi bien avec un budget carbone qu'avec une taxe entièrement redistribuée. Ce ne serait pas le cas si la taxe n'était pas redistribuée.
  - Pour le budget, si l'on démarre le plafonnement des émissions au niveau actuel, les deux tiers de nos concitoyens disposent d'un surplus alors que les plus émetteurs sont incités dès les premières années à faire des efforts de réduction.
  - Pour la taxe redistribuée, c'est également vrai à condition que la taxe et la redistribution soient concomitantes ce qui en pratique est difficilement le cas.

### 15) Les caractéristiques du marché d'échange peuvent impacter l'équité des budgets individuels :

La question de l'organisation de ce marché est technique et nous nous sommes prononcés pour un marché régulé (voir (Allocation\_Climat 2021) page 39). Le fonctionnement du marché peut affecter l'équité si :

- le coût de fonctionnement du marché devient élevé ou spéculatif
- les prix sont volatils

*Conclusion de cette section équité :*

Budgets individuels et taxe redistribuée remplissent les objectifs de la justice climatique (égalité du droit à polluer à terme sous réserve que l'on considère la taxe aussi efficace, ce que nous avons nuancé et répartition de l'effort). La redistribution qui est un objectif de justice sociale moins défini existe également dans les deux cas. Le système de budgets carbone individuels présente toutefois un avantage net en permettant une progressivité de l'effort et de mieux connaître les disparités horizontales pour pouvoir les cibler.

Pourtant dès lors que la taxe est moins efficace comme le dit notre premier chapitre, qu'une part n'est pas redistribuée alors la comparaison devient nettement en faveur des budgets en termes de justice climatique : comme on limite le montant de la taxe, pour toutes les raisons invoquées, alors les ménages des plus hauts déciles échappent en partie à la contrainte avec leur pouvoir d'achat et ne sont plus les seuls à contribuer en premier. Relevons que l'augmentation de la taxe redistribuée qui est d'essence libérale, revient à transformer les moins émetteurs en véritables assistés, ce qui est tout de même un comble pour des libéraux.

Nous n'avons volontairement que peu étudié à ce stade l'impact des budgets et des taxes en termes de distribution de niveau de vie (revenus disponibles par ménage = niveau de vie). Or les émissions augmentent avec le revenu mais avec des disparités importantes. D'une part les données semblent manquer et d'autre part l'impact sur la redistribution dépend des principes mais aussi beaucoup de ses paramètres et modalités pratiques qui eux sont justement déterminés par la politique. La façon de réaliser la justice climatique influe donc directement sur la justice sociale. Ce qui fait le lien avec notre prochain critère qui est l'acceptabilité.

## 5.4 L'ACCEPTABILITE

Pierre Batellier (Réf. (Batellier 2016)) souligne le manque de définition de ce terme. Il en propose une analyse sémantique dans le cadre de grands projets.

Antonin Pottier (A. Pottier 2021) cite des études qui mesurent plutôt l'appréciation positive ou négative des personnes interrogées sur une politique publique de taxe ou de quotas.

<sup>20</sup> La notion de progressivité s'applique, pour une quantité physique comme les quotas carbone, non pas à un impôt, mais à une contrainte : le budget carbone. Il doit être « progressivement » de plus en plus difficile de consommer des quotas carbone.

Pour préciser de quoi on parle, nous distinguons quatre facettes ou étapes de l'acceptabilité (en pratique assez imbriquées), avec pour chacune une définition et un verbe synthétique :

Comprendre la nécessité d'atteindre « zéro émission nette »	> adhérer
Concevoir et choisir les outils de politique publique	> accepter
Vivre les contraintes	> consentir
Piloter collectivement le rythme de réduction	> concéder

### 16) Adhérer (comprendre la nécessité d'atteindre « zéro émission nette ») :

La compréhension des enjeux, de leur portée, de leur temporalité, ainsi que des mécanismes et de leurs impacts n'est ni un prérequis absolu, ni une garantie d'adhésion. La psychologie individuelle et collective complique cette relation compréhension-adhésion-action.

Une compréhension approximative peut être un frein : par exemple si on ne retient qu'une nécessité de réduction et pas une nécessité d'éradication des émissions (nettes), cela peut conduire à rejeter les mesures à hauteur de l'enjeu.

Adhérer à la nécessité ne nous fera pas accepter n'importe quelle solution à hauteur de l'enjeu. L'inverse sera, lui, vrai. Adhérer, dans ce cas, ce n'est pas faire un choix. C'est simplement coller à la raison ou à la pression sociale plutôt que de s'en détourner.

Le budget carbone, parce qu'il introduit la notion de refacturation<sup>21</sup> et de compte individuel, conduit nécessairement à se poser la question "et moi j'en suis où ?". Pour les entreprises et les individus. Cette question personnelle à l'inconvénient de mettre l'accent sur une responsabilité individuelle (qui existe néanmoins) au détriment d'une responsabilité collective dont on peut difficilement quantifier les parts respectives. Mais elle a un avantage pédagogique indéniable. Nous avons dit que la comptabilité des consommations d'émissions nous paraît indispensable même dans le cas d'une taxe. Pour autant la contrainte (même faible dans le cas d'une réduction faible) que fait peser le respect d'un budget carbone sur cette prise de conscience rend cette pédagogie beaucoup plus efficace que dans le cas d'une simple information.

Si les implications de l'Allocation Climat sont nombreuses et parfois complexes, son principe est simple. Cette simplicité en facilite la compréhension. Avec une taxe redistribuée on perd beaucoup en pédagogie ne sachant quelle est la part de la taxe dans la formation du prix et on perd donc en adhésion.

### 17) Accepter (choisir les outils) :

Accepter ou refuser, c'est répondre à une question, c'est faire un choix. Si la question n'est pas posée ou mal expliquée, si le choix est imposé, si aucune alternative n'est proposée, on peut à la rigueur supporter, voire consentir, mais certainement pas vraiment accepter.

Notre démocratie a beaucoup de progrès à faire pour poser clairement les termes du choix d'un outil de politique publique d'atteinte de l'objectif « zéro émission nette ». Le niveau d'acceptabilité est lié à la qualité de ce débat.

Nous allons faire l'étrange hypothèse<sup>22</sup> qu'un niveau d'acceptabilité très moyen ne préjuge pas nécessairement d'un niveau de consentement faible.

En effet la caractéristique de base du système de budgets carbone est le fait qu'on en perçoit généralement bien la grande efficacité potentielle (l'obligation de résultat). Cela en favorise donc l'acceptabilité « par construction » pour ceux qui ont compris la nécessité de stopper les émissions et c'est l'inverse pour les autres. Son acceptabilité finale (sur ce critère d'efficacité) dépend donc en théorie de la proportion des uns et des autres, mais en la matière c'est rarement la moyenne qui compte (sauf à utiliser le référendum) mais plutôt la voix de ceux qui crient le plus fort.

<sup>21</sup> La refacturation est la comptabilité d'entreprise qui leur permet collaborativement de calculer le poids carbone des produits (voir (Allocation\_Climat 2021) page 62 et <https://www.allocationclimat.fr/wp-content/uploads/2022/03/Choix-de-la-methode-de-calcul-du-poids-carbone-Fevrier-2022.docx.pdf>).

<sup>22</sup> Cette hypothèse fait écho à la citation apocryphe de "révolutionnaire" : *Toute vérité franchit trois étapes. – D'abord, elle est ridiculisée. – Ensuite, elle subit une forte opposition. – Puis, elle est considérée comme ayant toujours été une évidence.*

Ce critère d'efficacité n'est cependant pas le seul facteur d'acceptabilité de l'outil qui dépend aussi de ses autres caractéristiques et notamment de son équité (réelle ou perçue).

### **18) Consentir (vivre les contraintes) :**

Nous suggérons que la définition de l'acceptabilité sociale de ces outils se rapproche de celle du consentement à l'impôt. Non que ce terme soit lui-même parfaitement défini mais plutôt parce qu'il s'agit d'un contexte analogue : on peut appliquer aux contraintes de réduction des émissions beaucoup des remarques que fait André Barilari (2007)<sup>23</sup> au sujet du consentement à l'impôt : le consentement à l'impôt nécessite la légitimité de l'autorité qui l'émet. L'impôt matérialise la nécessité de l'État. Une faible adhésion volontaire ne préjuge pas du refus d'une mesure devenue obligatoire. L'impôt est le centre d'équilibre entre des droits et des devoirs, entre la responsabilité collective et individuelle, entre le citoyen gouvernant et gouverné. L'évitement fiscal est constitutif à la nature humaine et facilité par la mondialisation des économies. Mais renforcer le consentement ce n'est pas seulement lutter contre la fraude ou l'optimisation. La compréhension des enjeux/usages, la relation à l'administration, la simplification font beaucoup pour l'adhésion mais également le sentiment de justice du ou des barèmes (pour l'impôt) et critères d'allocation (pour les budgets individuels). Le consentement à l'impôt, ou à un budget carbone, sera toujours fragile, jamais acquis définitivement, devra toujours être défendu et bien sûr diminuera avec le niveau de réduction/pression.

En résumé, l'acceptabilité sociale de telles mesures systémiques est autant une philosophie de notre vie en société que le ressenti individuel de la mesure.

L'avantage du budget carbone en la matière est qu'il ne vient pas se cumuler avec la pression fiscale existante et que l'on en comprend mieux la finalité.

### **19) Concéder (piloter le rythme de réduction des émissions) :**

Nous pensons que le consentement (de même que les effets) dépend plus du niveau de contrainte effectif (ici niveau de réduction des émissions) que du type de politique.

Quelle que soit l'impérieuse nécessité physique de limiter la hausse de la température moyenne, une fois constaté nos émissions passées et comme conséquence un inexorable réchauffement, la fixation d'une limite passe par des négociations sociales, plus ou moins conscientes et formalisées et donc la recherche d'un compromis et de concessions. L'organisation de ce débat est aussi un gage d'acceptabilité et il ne peut être figé dans le marbre sur le long terme.

On peut imaginer qu'un référendum qui donnerait le choix entre plusieurs trajectoires ou validerait une trajectoire de réduction aiderait beaucoup à la prise de conscience et rendrait difficile la contestation du choix du fait du principe démocratique. L'usage d'un tel référendum diminuerait peut-être les ambitions de réduction mais augmenterait beaucoup l'acceptabilité de la contrainte.

De ce point de vue, le système de budgets carbone individuels présente un avantage car on relie beaucoup plus directement le choix d'une trajectoire avec son application individuelle.

Une étude sociologique peut-elle différencier les deux approches prix/quantité ? Cette étude peut-elle anticiper le consentement futur ? Pourtant toujours intéressés par les apports de la sociologie, cela nous paraît difficile pour la raison simple que l'on comparerait des mécanismes connus (les taxes) avec des mécanismes pas vraiment expérimentés (les budgets carbone individuels). Et que, comme le souligne A. Pottier, les résultats dépendent beaucoup des modalités retenues pour l'une ou l'autre politique. Une étude sociologique serait plus pertinente pour comprendre la formation des objections à une Allocation Climat que pour estimer son "niveau" d'acceptabilité sociale. Dans la ligne des réflexions sur le consentement à l'impôt, il est plus utile d'imaginer ce qui peut être fait pour le faire progresser que d'en faire un état des lieux à l'instant.

*Conclusion de cette section « Acceptabilité » :*

Si l'acceptabilité des deux outils dépend d'abord du niveau de la contrainte, elle dépend aussi d'une philosophie de notre vie en société, des modalités précises de leur mise œuvre et des mesures pour les accompagner et les faire progresser. Nous

<sup>23</sup> Le consentement à l'impôt, fragile mais indispensable aporie -André Barilari Dans Regards croisés sur l'économie 2007/1 (n° 1), pages 27 à 34 <https://www.cairn.info/revue-regards-croises-sur-l-economie-2007-1-page-27.htm>

estimons que l’instauration de budgets carbone individuels permet une meilleure pédagogie qui, combinée à un usage démocratique, en favorise l’acceptabilité par rapport à une taxe carbone, même intégralement redistribuée.

On ne peut faire fi de l’histoire. L’histoire récente, c’est notamment en France le facteur déclenchant de la crise des gilets jaunes dont une conséquence a été, lors de la Convention Citoyenne pour le Climat de 2020, qu’il était impossible de mettre le sujet de la taxe carbone sur la table. Et cela risque d’être le cas pour longtemps. Cela donne une chance à l’Allocation Climat, qu’il ne faut pas gâcher. ;

Le périmètre d’implémentation est aussi un facteur important : l’acceptabilité sera d’autant plus assurée que la politique de rationnement par budgets individuels est perçue comme globale et cohérente, au niveau européen, puis à ses frontières avec une plus grande visibilité des émissions importées.

## 6 CONCLUSION

L’Allocation Climat est une proposition innovante apportant une solution pour la gestion du budget carbone conduisant à la neutralité. Elle se distingue des politiques de taxes carbone, basées sur un « signal prix », en agissant par construction directement sur la quantité d’émissions, allouées à chaque ménage sous forme de budgets carbone dont le surplus peut être échangeable sur un marché spécifique. Faisant suite au premier rapport de faisabilité publié en novembre 2021 (Allocation\_Climat 2021) et détaillant les mécanismes de l’Allocation Climat, cette note nous a permis de comparer ces deux paradigmes.

Partant d’une définition précise de la méthodologie employée, en particulier la notion de « taxe carbone redistribuée », la seule à nos yeux pouvant être comparée de façon cohérente à l’allocation de budgets individuels, nous avons choisi quatre critères de comparaison : l’efficacité, les coûts, l’équité et l’acceptabilité. Ces critères permettent d’évaluer des aspects spécifiques de chaque système et d’affiner la comparaison.

Nous résumons nos conclusions dans le tableau ci-dessous.

Critères de comparaison	Conclusions
<b>Efficacité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le système de budgets d’émission est plus efficace qu’une taxe carbone redistribuée :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Il garantit le respect de l’objectif principal : la réduction des émissions de GES,</li> <li>➢ Il assure la pédagogie indispensable pour que chaque citoyen appréhende les enjeux,</li> <li>➢ Il permet un contrôle plus démocratique en impliquant tous les acteurs et en limitant l’influence des lobbies.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Coûts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L’Allocation Climat implique un surcoût lié au fonctionnement de la comptabilité carbone et du marché d’échanges.                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Cependant, l’évolution des technologies numériques permet de relativiser ce point et le coût de cette comptabilité est bien inférieur au coût de l’inaction.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Équité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L’Allocation Climat permet une progressivité de l’effort de réduction des émissions.</li> <li>• La taxe devient moins juste du point de vue climatique dès lors qu’elle n’est pas entièrement redistribuée ou qu’on limite son montant, les plus hauts déciles de revenus échappent à une partie de l’effort nécessaire.</li> <li>• La façon dont on réalise la justice climatique impacte bien sur la justice sociale.</li> </ul>
<b>Acceptabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L’acceptabilité des deux outils dépend du niveau de la contrainte mais aussi de la philosophie de notre vie en société qu’elle implique. Nous estimons que l’Allocation Climat, par la pédagogie qu’elle implique, combinée à un usage démocratique, favorise l’acceptabilité par rapport à une taxe carbone.</li> <li>• Le périmètre d’implémentation est aussi un facteur important : l’acceptabilité sera d’autant plus assurée que la politique de rationnement par budgets carbone individuels est perçue</li> </ul>

	comme globale et cohérente, au niveau européen, puis à ses frontières avec une plus grande visibilité des émissions importées.
--	--

*Points ouverts pour une étude complémentaire :*

Nous n'avons traité qu'un type particulier de taxe carbone (entièrement redistribuée), afin de nous concentrer sur la méthodologie de la comparaison. La comparaison pourra utilement être poursuivie avec d'autres modalités de taxes dont toute une palette de redistributions avec une partie redistribuée et une autre fléchée vers des investissements ou toute autre affectation. En particulier, une revue exhaustive de la littérature académique traitant du lien entre ces options de redistribution, l'effet rebond, l'efficacité et l'équité permettrait d'affiner notre comparaison.

Nous n'avons pas dans cette étude intégré le système des quotas européens EU-ETS, qui pourra également utilement compléter la comparaison.

Nos travaux ne comportent quasiment pas d'analyses et de modélisation chiffrées. Des travaux académiques seront les bienvenus pour combler cette lacune.

Comme signalé pour le critère acceptabilité, des travaux de sociologie seront utiles pour préciser comment se forment les objections à une politique qui vise à garantir l'atteinte de l'objectif, la prise en compte de toutes les émissions, l'engagement de tous les acteurs, la recherche de la justice climatique telle qu'Allocation Climat.

Notre connaissance des travaux académiques n'est pas suffisamment exhaustive. La synthèse récente faite par l'ADEME sujet<sup>24</sup> a été publiée à la fin de nos travaux. La prise en compte de ces travaux pourra utilement enrichir cette note.

## 7 ANNEXES

---

### 7.1 POINT DE VUE THEORIQUE : SIGNAL PRIX VS QUANTITES

*Instrument prix : taxe pigouvienne*

L'instrument prix vise à infléchir la demande de biens en jouant sur l'élasticité-prix (négative en général) de cette dernière : en général, le renchérissement du prix d'un bien réduit le nombre d'individus qui peuvent se le procurer. Cette élasticité-prix est très variable en fonction des biens considérés : elle peut être très faible (biens peu substituables technologiquement ou économiquement<sup>25</sup>, ou dont la demande individuelle est peu compressible<sup>26</sup>), ou bien relativement élevée dans le cadre de biens substituables ou compressibles<sup>27</sup>.

L'élasticité-prix de la demande est également très dépendante de la catégorie de revenus que l'on considère. Un ménage ayant de hauts revenus peut souhaiter réduire son épargne pour maintenir son niveau de consommation, alors qu'un ménage pauvre qui n'a peu ou pas d'épargne, n'a pas cette option.

*Les politiques de taxes carbone*

Dans une taxe carbone amont, l'assiette de cette taxe pour les entreprises est celle du bilan GES réglementaire : elle concerne le scope 1 c'est à dire les émissions directes liées aux activités de l'entreprise (combustion de carburant, réactions chimiques, fuites de fluides frigorigènes, méthane liée à la rumination...). La taxe est logiquement traduite en augmentation de prix sur les ventes de chaque entreprise et transmise in fine au consommateur final (on considère que l'entreprise ne puise pas dans ses réserves puisque ce n'est pas une situation stable).

<sup>24</sup> note de l'Ademe « [Analyse des conditions de reprise d'une valeur équitable du carbone](#) » (page 70).

<sup>25</sup> Par exemple combustibles fossiles avant la baisse des coûts progressive des véhicules électriques et le développement des technologies lithium

<sup>26</sup> Alimentation par exemple

<sup>27</sup> Loisirs etc...



Les biens et services importés, qu'ils soient à destination de particuliers ou d'entreprises, se voient également appliquer la même taxe (la façon de déterminer le poids carbone n'est pas abordée ici) qui est acquittée lors du franchissement de la douane.

#### *La taxe carbone et obligation de résultats ?*

L'idée de base d'une taxe carbone tient dans le fait de taxer une activité économique lorsqu'elle donne lieu à des externalités négatives, en l'occurrence les émissions de GES ou CO<sub>2</sub>. Par exemple, en ajoutant quelques centimes de taxe au prix du litre d'essence, l'économie théorique dit que le consommateur intègre le dommage dans sa décision de consommation, c'est-à-dire que la taxe modifie l'échelle de valeur (l'utilité) par rapport à d'autres achats potentiels.

Donc contrairement aux quotas, le principe est d'abord basé sur la conviction que le prix, seul, fait évoluer les comportements de consommation : c'est facilement vérifiable<sup>28</sup>, mais ce n'est pas une loi mathématique, juste une observation de comportements humains habituels. Rien ne nous dit le niveau de taxe qu'il faut choisir pour arriver au résultat escompté.

On pourrait fixer un prix arbitraire, faible au départ et croissant jusqu'à obtenir l'effet escompté. Cependant, pour des raisons évidentes d'acceptabilité politique, un minimum de respectabilité est nécessaire, on demande donc aux économistes de fournir une justification théorique de ce prix optimal à la tonne de carbone. Une méthode standard consiste à évaluer les dommages futurs, disons en 2100, et de les rapporter au présent avec un taux d'actualisation adéquat. C'est la « valeur monétaire » des effets.

Deux approches conceptuelles différentes ont été proposées (parmi d'autres ?) :

1. Un calcul de type Valeur actuelle nette (NPV), proposé par Nordhaus, d'une évaluation des dommages futurs sanitaires et environnementaux de la pollution : coûts/bénéfices
2. Une évaluation des investissements nécessaire pour respecter la trajectoire de décroissance du budget carbone : coûts/efficacité

Dans les deux cas, obtient un prix minimal (*switching price*) en deçà duquel tout investissement entraînera des coûts inférieurs comparés à l'acquiescement de la taxe (c-à-d un comportement BAU<sup>29</sup> pour employer le terme du GIEC).

Les critiques sont nombreuses sur l'approche Nordhaus. Il est en effet difficile de prétendre être capable de calculer (monétiser) des dommages futurs sur l'environnement. On peut éventuellement obtenir des courbes de projection du PIB, mais quid des risques d'effondrement impossibles à vraiment prévoir ni même à modéliser précisément.

La deuxième logique me semble au contraire plus intuitive et a le mérite de prendre comme paramètre la trajectoire du budget carbone (elle-même donnée par la température cible). C'est la méthode adoptée par France Stratégie et le rapport Quinet (Quinet 2019). Aucune conjecture n'est faite sur une quelconque valeur financière de dommages environnementaux. Seuls la partie macro-économique, les flux de GES et les facteurs technologiques dont elle dépend, sont modélisés. On se limite donc à de la prospective technologique et l'évaluation de son impact sur l'économie, ce qui est relativement rationnel.

Il est intéressant de noter que les modélisations du rapport Quinet sont basées sur un paramètre exogène principal : le puits de carbone cible en 2050, 75 ou 95 MtCO<sub>2</sub>eq, correspondant à une décroissance du budget carbone entre 5 et 6% annuels. Ce positionnement « budget carbone » est donc plus proche d'un quota carbone.

#### *Peut-on vraiment donner un prix aux dommages collatéraux ?*

Le signal-prix implique que tout processus concernant la société, qu'il soit physique ou social, peut se traduire par un prix. C'est trivial lorsqu'on parle d'échanges économiques mais plus suspect quand on traite des limites physiques de la planète et pourtant les économistes admettent aisément qu'on puisse mettre un prix sur le coût social d'une pollution et d'intégrer ce montant dans le prix du produit... Des calculs sont donc faits et donnent un prix de la tonne de CO<sub>2</sub> d'environ 50\$ (taux d'actualisation de 4% sur 80 ans comme un simple crédit immobilier !). Ceci est supposé être le prix des

<sup>28</sup> L'OMS a calculé qu'une augmentation de 10% du prix du tabac, entraînait une réduction de 4% de la consommation (élasticité de 0,4).

<sup>29</sup> Business As Usual

dommages engendrés par les émissions mondiales. Si on prend 36 Gt/an, l'économie mondiale doit payer 1800 milliards de dollars pour solde de tout compte ? C'est relativement faible (~2%) par rapport au PIB mondial (85 000 Mds).

Une fois qu'une taxe est mise en place, le « principe de la main invisible » nous dit que la taxe pigouvienne restaure l'efficacité économique sans rien concéder à la liberté des gens.

C'est la théorie économique dominante dont le principe est l'optimisation de l'utilité globale de la société. Et c'est un argument fort dans le sens de la taxe : le prix départage naturellement les gens motivés, c-à-d retirant une forte valeur au produit, de ceux qui peuvent s'en passer. Si on distribuait de façon aléatoire, le droit d'acheter, on aurait de forte chance d'arriver à un résultat sous-optimal. En ce sens, la taxe remplit sa fonction économique et indirectement contribue à réduire les émissions tandis que les quotas réduisent mécaniquement les émissions.

Si le mécanisme est très souvent vérifié dans la réalité, il traduit simplement un « écrémage » par l'argent des consommateurs : ne reste que ceux pour lesquels l'augmentation ne représente pas grand-chose et ceux pour lesquels le produit est indispensable (dépendance). C'est donc moins la conséquence d'un quelconque effet vertueux lié à une sensibilité au problème environnemental qu'un simple choix de consommation dicté par le prix, c-à-d directement lié au niveau de la taxe plus qu'à une évaluation « scientifique » de la valeur monétaire du dommage.

On a ainsi dans le cas de la taxe une efficacité qui repose sur des principes d'économie suffisamment documentés, modélisés et observés dans de nombreux cas pratiques. C'est sans doute la raison principale pour laquelle elle domine dans le discours officiel. Mais rappelons-le de nouveau, les résultats dépendront de la détermination de sa valeur (monétaire) optimale, processus qui peut passer par des phases de tâtonnement et prendre « un certain temps » avant de converger vers le résultat souhaité.

Enfin, une taxe, au même titre qu'un système de quotas, subira des réticences dans le public liées à l'acceptabilité, la justice sociale, voire les coûts de mise en place ou de fonctionnement.

#### *Instrument quantité*

L'instrument quantité vise à fixer à l'avance les quantités de GES pouvant être émises, à créer un nombre correspondant de droits d'émission, et à répartir ces droits entre les acteurs économiques. Toute émission de GES d'origine humaine dans le territoire concerné doit alors faire l'objet d'une reddition des droits correspondant, à hauteur des quantités émises, à l'entité chargée de la régulation du dispositif. Conceptuellement, la capture de carbone peut permettre de créer des quotas supplémentaires.

C'est donc une différence fondamentale avec une taxe carbone de type Pigou où le paramètre de départ n'est pas le budget carbone mais le niveau de taxe. On ne connaît donc pas le résultat au départ.

Dans la mesure où ce budget est respecté, l'efficacité est assurée : la réduction des émissions de GES suit la trajectoire définie par le gouvernement.

## **7.2 LE PROBLEME DE L'UTILISATION DES REVENUS DE LA TAXE**

L'un des points majeurs à considérer est l'usage qui est fait des sommes récoltées par une taxe carbone.

Par définition, une taxe pigouvienne doit tendre à disparaître puisque sa raison d'être est de lutter contre le mal qui l'a engendrée. Ce n'est donc pas une taxe de rendement pour les dépenses de l'État comme la TVA, ni un instrument de justice sociale. Cependant, l'argent qu'elle va générer durant sa durée de vie peut être utilisé, soit sous forme d'investissement afin d'accélérer la transition, soit par redistribution afin d'atténuer les distorsions qu'elle peut introduire dans l'équilibre social.

Notons qu'il n'y a aucune raison mathématique de privilégier une option en particulier. Dans la mesure où la taxe fait réellement baisser les émissions, sa mission est remplie et l'État pourrait utiliser ces revenus d'une autre façon, considérée comme optimale de son point de vue. On entre ici dans une analyse qualitative. Les choix ne peuvent être faits que de façon politique. Si on cherche à accélérer le processus, c-à-d si l'efficacité est la motivation principale, il semble judicieux d'investir. Si on pense qu'une part importante de la population est lésée à cause précisément de la taxe par rapport à des ménages plus riches, on penchera pour une redistribution. On peut aussi choisir un panachage entre diverses mesures.

Par contraste, le système de quotas ne génère pas de flux monétaire sortant du système : le marché d'échange des quotas fonctionne en circuit fermé (sauf si une ponction est faite par l'autorité de régulation). Ainsi, afin d'initier une comparaison

entre les deux systèmes avons-nous introduit la « taxe redistribuée » en supposant que tous les revenus collectés sont redistribués (flux monétaire en circuit fermé)

Reste que, affecter la recette d'une taxe à des dépenses spécifiques n'est pas vraiment autorisé<sup>30</sup>.

Pourtant, l'idée d'affecter la taxe écologique pour alléger les charges pesant sur le travail a déjà été évoquée par les gouvernants. Cela pourrait être judicieux : restaurer la compétitivité des entreprises tout en baissant leurs émissions sans s'aliéner la population. Ce serait juste un transfert de fiscalité (à condition que la pression totale n'augmente pas), avec comme effet collatéral un renchérissement de l'énergie et une pression proportionnelle sur les plus bas salaires ! La proposition des économistes américains<sup>31</sup> de redistribuer toute la recette, façon « *helicopter money* » fait suite à cette constatation. On peut penser qu'un savant dosage entre redistribution financière ciblée et investissement soit plus souhaitable.

On peut le voir comme un argument fort pour la taxe en termes de flexibilité, donc d'efficacité. Mais c'est aussi une arme à double tranchant sur le long terme, lorsque les gouvernements changent, connaissant tous les méandres que peuvent emprunter les ressources budgétaires.

#### *Les outils de la redistribution*

Aucun des trois outils (quota, taxe redistribuée, taxe fiscale) n'impose à lui seul de mécanisme complexe de redistribution. Mais ce n'est pas le cas de beaucoup de propositions de taxes carbone post Gilet Jaunes basées sur des mécanismes de redistribution plus ou moins complexes. Ni la redistribution du quota, corrélée au revenu, ni la redistribution égalitaire de la taxe redistribuée ne sont suffisantes pour répondre aux « inégalités horizontales » (à l'intérieur d'un décile) et aider à une adaptation aux dépenses contraintes. Pour une réponse correcte à cette question, il manque l'outil d'évaluation du poids carbone consommé par ménage mentionné ci-dessus.

Concrètement, on a l'expérience d'aides ciblées envers des « quartiers » dûment identifiés comme défavorisés sur des critères sociaux-économiques ou autres, un maillage identique doit être généralisé par toutes les municipalités afin de repérer les zones où les ménages sont structurellement défavorisés du point de vue des émissions incompressibles : zones rurales, péri-urbain mal desservi, climats extrêmes etc... Les deux pôles les plus impactant sont bien évidemment le transport et le logement. Dans le premier, il faudra par exemple définir les zones à forte densité de véhicules thermiques, mettre en place des solutions alternatives, régies de bus biogaz/H2, aides spécifiques pour l'achat de véhicules électriques et investissement dans le réseau local de bornes etc. Le deuxième point est déjà plus ou moins pris en compte avec la loi Climat et les normes RT2020, mais il faudrait cibler les foyers prioritaires ayant un rapport (émissions carbone / revenus) fort. Les études<sup>32</sup> montrent que pour atteindre les objectifs de la SNBC, il faut accélérer le plan de transition (mode de chauffage : 3/4 des logements) / rénovation (isolation : objectif de 20kWh/m2/an) des logements existants. C'est un impératif global, cohérent avec l'AC.

### **7.3 LE BUDGET CARBONE OU LA CONTRAINTE PHYSIQUE IMPOSEE**

Le système mis en place par l'Allocation Climat est basé sur la contrainte d'un budget carbone global, décroissant chaque année d'un certain pourcentage et distribué équitablement sous forme de quotas personnels. Par définition, c'est une quantité finie partagée entre tous les citoyens : on peut donc parler de rationnement.

Même si cela n'est pas explicitement dit par les politiques, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 2021) traduit exactement cette réalité. Concrètement, elle devrait conduire à une diminution de 82% : environ 436 MtCO<sub>2</sub>eq au tournant de 2020 jusqu'à 80 Mt en 2050, ce qui correspond à 5,5 % par an.

<sup>30</sup> <https://www.vie-publique.fr/fiches/21823-quels-sont-les-grands-principes-budgetaires>

<sup>31</sup> <https://www.wsj.com/articles/economists-statement-on-carbon-dividends-11547682910>

<sup>32</sup> Par exemple <https://www.carbone4.com/publication-neutralite-logements> ou <https://theshiftproject.org/article/logement-points-communs-scenarios/>

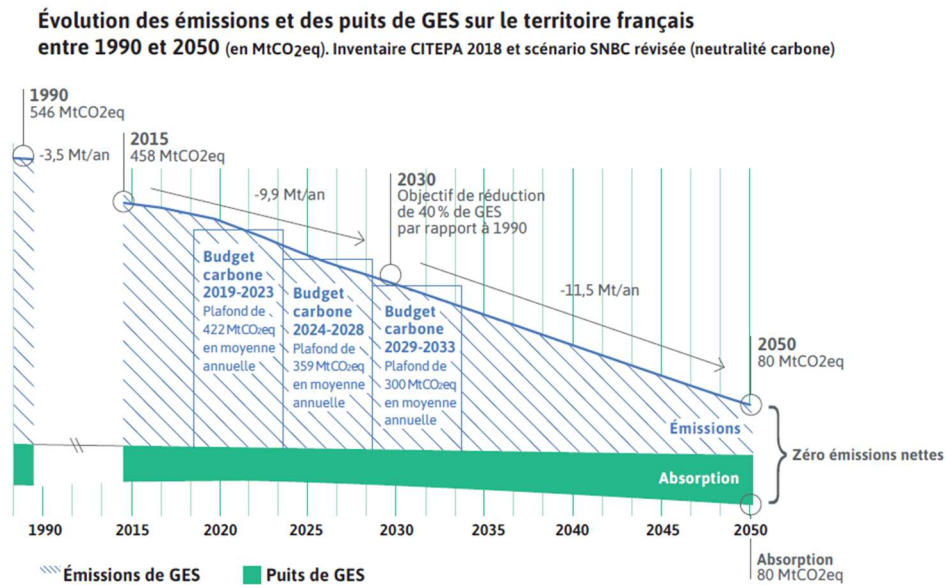


Figure 1 SNBC (2021)

La perception habituelle dans l'opinion publique semble se réduire à un effort de sobriété plus ou moins fort, or on a affaire à un véritable rationnement du budget de -5,5% par an. Notons par ailleurs, que ce taux de décroissance est une valeur optimiste, basée sur l'hypothèse qu'une absorption des émissions de l'ordre de 80 MtCO<sub>2</sub>eq est réalisable en 2050, afin d'atteindre la neutralité (zéro émissions net), grâce aux puits de carbone naturels complétés éventuellement par tous moyens de géo-ingénierie réalisables à cette date.

Notons aussi que ce calcul est entaché de grandes incertitudes et quelques incohérences :

- la cible de 80 MtCO<sub>2</sub>eq n'est pas une valeur fixe
- il faudrait séparer les émissions de CO<sub>2</sub> du reste des GES (différence de dynamique physique)

Si l'on garde un ordre de grandeur de 5%, proche de la situation COVID en 2020, on appréhende bien l'effort colossal qui est requis. Comment dans ce cas, espérer d'une taxe carbone puisse, comme par magie, exercer des effets d'une telle ampleur sur l'économie ? Le système de quotas personnels permet au contraire d'appréhender cette réalité au niveau de chaque citoyen.

Ainsi, le consommateur sera, selon le type de consommation, plus ou moins réceptif au prix et à la quantité. C'est bien connu, l'élasticité demande/prix varie énormément avec le bien acheté et cela traduit des situations réelles très diverses : dépendance vitale, manque de substituts ou au contraire indifférence relative liée à de hauts revenus etc. Le prix oriente en priorité le comportement des revenus modestes. Ceux-ci diminuent ou renoncent à l'achat, voire se privent d'autre chose. C'est un effet pervers de la taxe qui transforme un bien commun en produit de luxe pour une majorité et s'apparente à un « service additionnel » pour les plus aisés. Cela revient à s'offrir un accès VIP à un produit<sup>33</sup>. Dit autrement, la taxe conduit à la limite, à un rationnement de fait pour un nombre de consommateurs de plus en plus nombreux à condition d'être suffisamment élevée. Cependant, on conçoit que ce nivellement par le bas de l'échelle des revenus ne soit pas exactement ce que l'on recherche.

La dernière polémique sur les voyages en jets privés en fournit une autre illustration : c'est moins le niveau d'émissions qui a mis le feu aux médias que l'image véhiculée. Tout compte fait, à moins d'être outrageusement prohibitive et discriminatoire, une taxe spéciale sur les voyages de people en jet privé n'aurait que peu de chances de réussir. Il serait plus judicieux, comme l'ont fait quelques ONG, de présenter la « facture carbone » et d'y mettre un quota si l'on veut, éventuellement, contrôler les émissions de ce secteur particulier.

On recherchera donc à habiller d'une certaine justification physique, pour ne pas dire éthique, l'outil de contrôle des émissions de la consommation. En ce sens, la seule raison qu'une personne fortunée traverse la France plusieurs fois par

<sup>33</sup> Voir l'anecdote relatée dans le livre de C. Gollier (Gollier 2019) : les parents qui arrivent constamment en retard à la crèche se voient pénalisés de quelques sous... ils en déduisent que ce nouveau service vaut « quelques sous » et s'empressent de l'utiliser encore plus régulièrement puisque, maintenant, le signal prix est parfaitement clair !

semaine en avion privé plutôt qu'un handicapé obligé de passer une journée entière dans des trains inconfortables pour faire le même trajet, c'est une différence de revenus. Le problème n'est pas dans l'usage en tant que tel, on prend tous à moment ou à un autre un avion, mais dans la consommation injustifiée d'une partie d'un bien commun dont la taille diminue chaque année. Les pénuries d'eau durant l'été sont exactement du même registre : il faut rationner et prioriser l'usage sous peine d'assoiffer tout un village. Imposer une taxe sur l'eau ne permettra pas d'en réduire ou d'en allouer l'usage : les résidents sobres verront simplement leur facture augmenter alors que les estivants en location ne verront dans le prix de l'eau gaspillée qu'un souvenir de bons moments passés autour la piscine, ou bien ne le verront tout simplement pas s'il est réglé par le bailleur...

Ces exemples montrent que le principe de « rationnement » physique revient, par la force des choses, dans le vocabulaire collectif et permettent aux quotas personnels de l'Allocation Climat de devenir une alternative crédible.

## 8 VERSIONS :

---

Février 2023 : version initiale

## 9 REFERENCES

---

- Allocation\_Climat. 2021. *Rapport de faisabilité*. <https://www.allocationclimat.fr/wp-content/uploads/2022/03/Rapport-de-faisabilite-Allocation-Climat-Novembre-2021.pdf>.
- Batellier, Pierre. 2016. «Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats.» *Vertigo* (OpenEdition). doi:10.4000/vertigo.16920.
- Gollier, Christian. 2019. *Le climat après la fin du mois*. Édité par PUF.
- Pottier, A. 2020. «Qui émet du CO2? Panorama critique des inégalités écologiques en France.» *FAERE Working Paper*.
- Pottier, Antonin. 2021. *La carte carbone peut-elle être simple, efficace et juste ?* Édité par IGPDE. <https://www.economie.gouv.fr/igpde-editions-publications/carte-carbone-n11>.
- Quinet, Alain. 2019. *La valeur de l'action pour le climat*. Édité par GVT\_FR. [https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2019-rapport-la-valeur-de-laction-pour-le-climat\\_0.pdf](https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2019-rapport-la-valeur-de-laction-pour-le-climat_0.pdf).
- SNBC. 2021. «Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).» *Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)*. Édité par Ministère de la Transition écologique. <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>.