

QUI VA PAYER LA FACTURE DE GRENELLE ?

Rémy Prud'homme¹

6 Novembre 2007

Les mesures décidées au Grenelle de l'Environnement pour réduire les rejets de CO2 sont soit des contraintes (obligation d'isolation des bâtiments), soit des impôts (taxe supplémentaire sur les camions), soit des dépenses publiques (subventions à l'éolien). Toutes ces mesures entraînent une diminution du pouvoir d'achat des Français. La question se pose de savoir comment cette diminution est partagée entre les Français. La réponse est qu'elle touche d'abord les plus pauvres d'entre eux.

Un mot d'abord de l'impact des mesures considérées sur le pouvoir d'achat, qu'il faut distinguer de l'impact sur le PIB. L'obligation d'isolation, par exemple, n'a pas énormément de conséquences sur l'activité globale et le PIB. Les ménages vont dépenser davantage pour l'isolation, et donc dépenser moins pour la nourriture (ou l'ameublement ou la culture, etc). L'activité, va se déplacer de l'alimentation vers l'isolation. Des emplois vont apparaître dans l'isolation mais un nombre à peu près égal d'emplois disparaître dans l'alimentation et les autres secteurs (c'est pourquoi mettre en avant les 100,000 emplois créés dans l'isolation en ignorant ceux qui vont disparaître ailleurs est un vrai mensonge par omission). Le PIB va se déformer plus que se réduire.

Il n'en va pas de même du pouvoir d'achat des ménages. Les ménages vont réduire leur consommation d'alimentation. En échange, ils auront davantage d'isolation. Mais ils ne demandaient nullement cette isolation. Elle ne rentre pas dans leur pouvoir d'achat. L'affirmation selon laquelle les ménages vont récupérer en économies de dépenses d'énergie ce qu'ils perdent en dépenses d'isolation est bien faible: si elle était vraie il ne serait pas nécessaire de « prendre des mesures » pour contraindre les Français à faire ces dépenses d'isolation. Un raisonnement analogue s'applique à presque toutes les mesures de Grenelle, en particulier celles qui impliquent des dépenses publiques. L'amputation du pouvoir d'achat entraînée par ces mesures peut ou non être

¹ Professeur émérite, Université Paris XII (prudhomme@univ-paris12.fr)

justifiée par la diminution du CO2 dans la planète, mais elle ne doit pas être niée.

Il est à peu près certain que cette amputation va davantage frapper les pauvres que les riches. Cela est assez évident en ce qui concerne le logement, comme l'a du reste noté Christine Boutin, la secrétaire d'Etat au logement. Pour au moins deux raisons. L'une est que ces mesures vont nécessairement augmenter le coût des logements. Le chiffre de 20.000 ou 25.000 euros par logement a été avancé ; mais des chiffres bien plus élevés (1.000 euros par m2) ont également été calculés. Qui dit logements plus chers dit moins de logements construits, et donc aggravation (ou moindre résorption) de la crise du logement, qui frappe principalement les plus démunis.

L'autre raison est que le coût de l'isolation sera plus élevé pour les pauvres que pour les riches. Dans beaucoup de cas, les logements des riches, plus récents, de meilleure qualité, coûteront moins cher à isoler (au moins au m2) que les logements des pauvres. De toutes façons, comme la taille des logements augmente moins vite que le revenu, le rapport coût de l'isolation sur revenu du ménage sera plus élevé pour le pauvre que pour la riche. C'est la définition même d'une mesure régressive.

Les mesures de Grenelle relatives au transport – l'autre grand volet – ne sont pas moins régressives. En simplifiant un peu, elles consistent à imposer davantage l'automobile afin de subventionner davantage le fer, ce qui est à la mode. Hélas, les pauvres consacrent une part bien plus grande de leur revenu que les riches à leurs déplacements automobiles. Cela est vrai de leurs déplacements quotidiens : les pauvres habitent souvent loin de leurs lieux de travail, dans des zones pas, peu ou mal desservies par les transports en commun, et ils ne peuvent y aller qu'en automobile. Cela est vrai aussi de leurs déplacements de vacances. Lorsqu'ils en prennent, c'est en voiture, pour aller dans un camping, généralement inaccessible en train. Ajoutez pour faire bonne mesure que les pauvres ont généralement des voitures plus anciennes, moins efficaces en énergie. Ils consomment donc beaucoup de carburant et payent beaucoup de TIPP, surtout relativement à leurs revenus. L'enquête de l'INSEE sur les budgets des familles de 2001 (la dernière disponible) en donne une confirmation chiffrée. La TIPP représente 3,3% du revenu des ménages du premier quintile (les 20% les plus pauvres) et 1,8% du revenu du dernier quintile (les 20% les plus riches). C'est donc un impôt particulièrement régressif. Taxer davantage la circulation automobile (sous forme de péages urbains, d'augmentation de la TIPP sur le

diésel ou de taxe carbone additive à la TIPP par exemple) c'est certainement aggraver la régressivité du système fiscal.

Pour les dépenses de transport public, on observe le contraire. Elles augmentent plus vite que le revenu. On ne rencontre guère de smicards dans les TGV. Toujours selon l'enquête de l'INSEE sur les budgets des familles de 2001, les dépenses de chemin de fer des familles du premier quintile (les 20% les plus pauvres) sont annuellement de 75 € alors que celles des familles du dernier quintile sont de 263 €. Or le chemin de fer est lourdement subventionné en France : les seuls salaires de la SNCF sont égaux aux paiements des usagers du rail ; tout le reste, des investissements à l'énergie, correspond donc à des « contributions publiques » qui représentent un peu plus de la moitié du coût du service produit. Les subventions sont donc au moins égales aux paiements effectués. En première approximation, on peut donc dire que les usagers du rail reçoivent en subvention environ 75 € par an lorsqu'ils sont pauvres et 263 € lorsqu'ils sont riches. Le glissement voulu de la route vers le rail, qui réduira les rejets de CO2, aura aussi automatiquement pour effet d'aggraver ce que beaucoup perçoivent comme une inéquité.

Certains objecteront qu'une partie importante de la facture de Grenelle est à la charge des entreprises ou de l'Etat, et n'a donc pas d'impact sur les familles et leur pouvoir d'achat. Mirages. Ce qui est mis à la charge des entreprises entraîne nécessairement hausse des prix et baisse des salaires, qui affectent les revenus des ménages et leur pouvoir d'achat. Ce qui est payé par l'Etat sous forme de subventions est immédiatement traduit en augmentations d'impôts, qui affectent également le pouvoir d'achat ; compte tenu du caractère plutôt régressif de notre fiscalité (où pèsent lourd les impôts comme la TVA payés par tout le monde et qui sont régressifs) on doit craindre que cet impact ne soit lui-même régressif.

On a le droit de penser que la réduction des rejets de CO2 est un impératif catégorique qui n'a pas de prix. Mais cette réduction a un coût, un coût en pouvoir d'achat. Non seulement il est élevé, mais encore il est distribué d'une façon régressive.

(6.900 signes, espaces compris)