

## Répercussions de la taxe sur le carbone sur différentes catégories de revenus des ménages

Depuis peu, les répercussions des taxes sur le carbone sur différentes catégories de revenus des ménages sont le sujet de certaines discussions politiques à l'échelle nationale. Cette question concerne aussi directement la population de la Colombie-Britannique, où l'élément central du Budget 2008 de la province était une taxe sur le carbone à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Tout comme d'autres provinces, y compris maintenant l'Ontario et le Québec, la C.-B. est en train d'élaborer un système de plafond et d'échange pour les émissions des grandes sources industrielles. Même si les permis sont accordés gratuitement, ce système entraînera aussi une augmentation des prix pour les ménages. Toutefois, ces systèmes n'étant pas encore achevés, leurs répercussions sont difficiles à déterminer.

Tous les revenus provenant de la taxe sur le carbone de la C.-B. seront convertis en réduction d'impôt dans d'autres domaines – y compris un crédit d'impôt pour les contribuables à faible revenu et des réductions d'impôt sur le revenu pour les particuliers et les sociétés. Cette mesure sera donc sans incidence sur le revenu pour le gouvernement de la C.-B.

Le Parti vert et certains organismes environnementaux ont proposé l'imposition d'une taxe nationale sur le carbone sans incidence sur le revenu semblable à celle de la C.-B., et une rumeur insistante semble annoncer que le Parti libéral en fera autant.

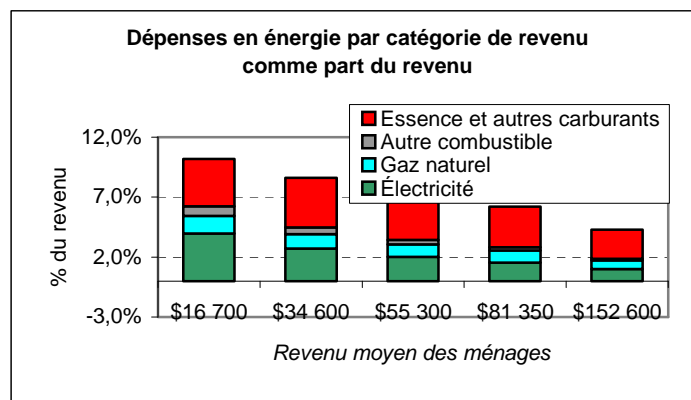
Bien que les gouvernements et certains partis politiques se soient donnés la peine de proposer des taxes sur le carbone sans incidence sur le revenu, différents sondages révèlent qu'une solide majorité de Canadiens seraient en faveur d'une taxe sur le carbone si les revenus acquis étaient

dirigés vers des investissements publics dans des projets environnementaux – tels que le transport en commun, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables – et si les plus vulnérables étaient protégés.

Étant donné l'accueil en général positif réservé par le public à la taxe sur le carbone de la C.-B. et la pression exercée sur les autres gouvernements pour qu'ils s'attaquent sérieusement aux changements climatiques, il est important d'en examiner attentivement les impacts. Heureusement, le SCFP a déjà procédé à cette analyse dans le cadre de l'*Alternative budgétaire fédérale*.

Cette analyse répond à certaines des questions suivantes :

- De combien une taxe sur le carbone augmenterait-elle les coûts pour les ménages des différentes catégories de revenus?
- De quoi avons-nous besoin en vue de nous assurer que les familles vulnérables à revenu faible ou moyen seront protégées et indemnisées pour cette hausse des coûts?



## Répercussions d'une taxe sur le carbone par catégorie de revenus

L'empreinte carbone des familles et des ménages à revenu élevé a tendance à être plus grande que celle des autres catégories, car elles consomment plus et sont responsables de plus d'émissions de gaz à effet de serre par personne.

Toutefois, en proportion, les familles à revenu faible et moyen consacrent une part plus grande de leur revenu à l'énergie et aux combustibles fossiles que les familles à revenu élevé, en partie parce que les familles à faible revenu ont beaucoup moins d'argent à économiser, mais aussi parce que l'énergie et les combustibles fossiles absorbent une part plus grande de leur budget de dépenses annuel.

Une taxe sur le carbone au taux de 10 \$ par tonne de CO<sub>2</sub>e (comprend le CO<sub>2</sub> et d'autres gaz) augmenterait comme suit le coût des combustibles :

- |                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| • essence automobile                  | 2,41 ¢ /litre         |
| • gazole ( <i>diesel</i> )            | 2,76 ¢ /litre         |
| • mazout de chauffage<br>domiciliaire | 2,76 ¢ /litre         |
| • mazout lourd                        | 3,08 ¢ /litre         |
| • gaz naturel                         | 1,88 ¢ m <sup>3</sup> |
| • propane                             | 1,53 ¢ /litre         |
| • kérosène/carburant aviation         | 2,62 ¢ /litre         |

À un prix de 30 \$ la tonne de CO<sub>2</sub>, une augmentation de la taxe sur le carbone multiplierait par trois le coût de ces combustibles. À titre d'exemple, le litre d'essence coûterait 7,23 ¢ de plus.

Il est clair qu'une taxe sur le carbone augmenterait plus les coûts pour les ménages qui consomment plus de combustibles et pour ceux qui utilisent des combustibles moins « propres ».

Selon l'utilisation moyenne de combustible des ménages, une taxe sur le carbone de 10 \$ la tonne se traduirait par une hausse d'environ 90 \$ des *factures directes de combustibles* du ménage canadien moyen. Les ménages étant composés d'une moyenne de 2,5 personnes, cette hausse équivaut à quelque 36 \$ par personne. Toutefois, les coûts directs ne sont qu'une partie des coûts supplémentaires que devraient assumer les familles.

En effet, la hausse des prix des combustibles fait grimper les coûts en général, puisqu'elle entraîne une augmentation des coûts du transport, de la production et de la distribution d'à peu près tous les biens et services dans l'économie. Il y a donc une augmentation *indirecte* des coûts pour les ménages.

Selon des chiffres fournis par Statistiques Canada, les émissions indirectes intérieures de GES provenant de la consommation de biens et de services des ménages s'élèvent à 1,93 fois les émissions découlant de la consommation *directe* de combustible. Cela veut dire que les émissions intérieures liées à la consommation des ménages représentent presque trois fois (2,93) le niveau des émissions directes<sup>1</sup>.

Par conséquent, advenant le cas où ces coûts étaient entièrement répercutés sur les ménages, une taxe sur le carbone viendrait tripler leurs coûts directs.

Par exemple, une taxe générale sur le carbone de 10 \$ la tonne augmenterait d'environ 260 \$ par année les coûts du ménage canadien moyen. La taille moyenne de nos ménages étant de 2,5 personnes, cela équivaut à 103 \$ par personne par année<sup>2</sup>.

Une taxe sur le carbone de 30 \$ la tonne augmenterait les coûts directs d'un ménage de 266 \$ par an, en moyenne, et ses coûts totaux (directs et indirects) d'environ 776 \$ par an, c'est-à-dire 310 \$ par personne par année.

<sup>1</sup> Cela ne comprend pas les émissions associées à la consommation de biens et services importés des ménages canadiens, qui équivalent à environ 90 % des émissions associées à l'utilisation directe de carburant par les ménages. Si un tarif sur le carbone ou une mesure équivalente était en place pour les biens importés, les coûts augmenteraient proportionnellement (p. ex. d'environ 3,83 fois les répercussions de l'utilisation directe de carburant).

<sup>2</sup> Ces chiffres proviennent des niveaux nationaux. Les analyses ont révélé que les répercussions sont passablement semblables à l'échelle provinciale pour la Colombie-Britannique. Marc Lee et Toby Sanger, 2008. *A Distributional Analysis of B.C.'s Carbon Tax*. Ce document a été présenté aux réunions du Progressive Economics Forum de l'Association canadienne d'économie, le 6 juin 2008.

### **Compensation nécessaire afin de protéger les ménages à revenu faible ou moyen**

À partir des calculs effectués, on dégage aisément la règle suivante : pour chaque tranche de 10 \$ de taxe par tonne de CO<sub>2</sub> produite, le coût de la taxe par personne augmente de 100 \$ par année.

Évidemment, les coûts varieraient grandement en fonction du type de ménage, des habitudes de consommation et de la consommation de combustible. Les coûts associés à la taxe diminueraient à mesure que les personnes et les entreprises accroîtraient leur efficacité énergétique, réduiraient leur consommation des énergies fossiles et diminueraient leurs émissions.

Le total des frais additionnels liés à la taxe serait moins élevé pour les ménages à faible revenu que pour les autres. Ces frais représenteraient toutefois une part plus importante de leur revenu annuel et de leurs dépenses. Les coûts varieraient beaucoup d'une catégorie de revenu à l'autre, mais on estime qu'il faudrait, pour les familles à revenu faible ou moyen, compter une compensation d'environ 100 \$ par personne par année pour contrebalancer les effets d'une taxe de 10 \$ par tonne d'émissions de carbone produite.

Le tableau suivant fournit un aperçu des répercussions des frais supplémentaires associés à une taxe de 10 \$ et de 30 \$ par tonne de CO<sub>2</sub> produite au Canada pour différents groupes de revenus (calculés en fonction des niveaux de consommation de 2005).

Il importe certes de veiller à ce que les ménages vulnérables reçoivent une compensation pour les augmentations des frais associées à la taxe sur les émissions de carbone. Toutefois, l'objectif réel de la taxe et des mesures comme le système de plafond et d'échange consiste à réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :  
Toby Sanger, économiste principal  
Syndicat canadien de la fonction publique  
[tsanger@cupe.ca](mailto:tsanger@cupe.ca)

Il va sans dire que cela est beaucoup plus difficile à faire pour les familles à faible ou à moyen revenu puisque, à la base, elles produisent des niveaux d'émissions plus bas que les familles appartenant aux autres catégories de revenu et parce qu'elles disposent de moins d'argent et de ressources lorsqu'ils s'agit d'investir dans des technologies et des solutions de remplacement écoénergétiques (voitures hybrides, appareils de chauffage à haut rendement, amélioration écoénergétique des bâtiments, etc.).

Il est donc essentiel que tout plan de lutte aux changements climatiques comporte un volet de programmes publics (par exemple de transport public ou de rénovation écoénergétique des habitations) visant à aider les familles à revenu faible ou moyen (en particulier celles évoluant dans des collectivités éloignées) à s'adapter.

En outre, de nombreuses personnes subiraient vraisemblablement les effets d'une taxe sur les émissions de carbone dans le cadre de leur travail. On s'attend à ce que des emplois soient perdus et que les revenus de certaines personnes diminuent dans les industries et les collectivités touchées par l'application d'une taxe sur le carbone et/ou d'un système de plafond et d'échange.

C'est pourquoi tout système de taxation des émissions de carbone doit être accompagné de programmes appropriés de soutien à la transition et d'investissements dans des emplois verts afin d'aider les travailleurs et les collectivités touchés par les changements à s'adapter et à engendrer des emplois de bonne qualité, des industries respectueuses de l'environnement et des collectivités durables.

Il faudra aussi considérablement investir dans les infrastructures matérielles et sociales afin d'aider les collectivités à se préparer et à s'adapter aux aléas amplifiés des conditions météorologiques et aux changements climatiques causés par le réchauffement de la planète.

Répercussion d'une taxe sur les émissions de carbone sur les ménages canadiens appartenant aux différentes catégories de revenus 30 \$/tonne de CO <sub>2</sub> produite						
	Catégories de revenu					
	Moyenne pour l'ensemble des catégories	Premier quintile	Deuxième quintile	Troisième quintile	Quatrième quintile	Cinquième quintile
Revenu moyen des ménages (2005)	68 102 \$	16 686 \$	34 599 \$	55 302 \$	81 349 \$	152 572 \$
Taille moyenne des ménages	2,51	1,45	2,11	2,56	2,99	3,41
<i>Répercussion d'une taxe sur les émissions fixée à 30 \$/tonne</i>						
- coût direct par famille	266	96	184	259	341	450
- coût indirect	513	185	355	499	658	868
- coût total	779	281	539	758	1 000	1 318
- pourcentage du revenu moyen	1,14 %	1,69 %	1,56 %	1,37 %	1,23 %	0,86 %
- coût par personne	310	194	255	296	334	386
<p>L'analyse a été réalisée au moyen d'une feuille de calcul électronique à l'origine conçue à l'intention de l'<i>Alternative budgétaire pour le gouvernement fédéral</i>. La consommation directe de combustible des différents quintiles a été calculée en fonction des données de l'Enquête sur les dépenses des ménages de 2005 et des prix moyens de vente au détail des combustibles selon l'indice des prix à la consommation et d'autres sources de Statistique Canada. Les coûts de la taxe ont quant à eux été calculés au moyen des facteurs d'émissions utilisés par Environnement Canada.</p> <p>L'effet indirect d'une taxe appliquée à tous les secteurs de l'économie a été mesuré à l'aide d'estimations produites par la division des comptes de l'environnement de Statistique Canada, qui s'est fondée sur un modèle entrées-sorties pour les gaz à effet de serre afin de calculer les émissions indirectes liées à la consommation des ménages. Selon les données de Statistique Canada pour 2003, les plus récentes qui soient disponibles, les émissions indirectes associées à la consommation des familles équivalent à 1,93 fois leurs émissions directes. Les émissions de GES découlant de la consommation de biens importés, qui s'ajoutent au bilan, représentent 0,9 fois (90 %) les émissions directes, mais elles n'ont pas été prises en compte.</p> <p>Selon une analyse effectuée aux États-Unis, le rapport entre les émissions indirectes et les émissions directes ne change pas beaucoup d'une catégorie de revenus à l'autre, et il semble que ce rapport ne varie considérablement que dans la tranche des 10 % représentée par les gens les mieux nantis. Cette variation est attribuable aux voyages aériens, qui échappent dans une large mesure aux systèmes de tarification des émissions de carbone.</p> <p>Les calculs de la présente analyse ont été effectués en fonction d'un transfert aux ménages d'une charge équivalant au total des coûts directs et indirects.</p> <p>L'adaptation à la nouvelle échelle de coûts, à la hausse, aurait pour effet de réduire les répercussions éventuelles d'une taxe sur les émissions de carbone. Cela dit, toute adaptation demande du temps (<i>l'élasticité de la demande par rapport aux prix</i> est rarement immédiate) et il sera plus difficile pour les ménages à faible revenu de suivre la vague.</p>						