

ÉTUDES et RÉSULTATS

février 2024
n° 1296

Taxe carbone : une moins grande adhésion dans le milieu rural, quelle que soit la contrepartie socio-fiscale

En 2022, d'après le Baromètre d'opinion de la DREES, plus de six résidents de France métropolitaine sur dix sont favorables à une augmentation de la taxe carbone si, en contrepartie, une mesure redistributive, fiscale ou environnementale est mise en place. L'adhésion est près de deux fois moindre si cette augmentation leur est proposée sans mention de contrepartie. Un tiers d'entre eux adhèrent à cette hausse quelle que soit la mesure compensatoire. À l'opposé, une personne sur huit la rejette systématiquement.

Quelle que soit la mesure de compensation envisagée, l'augmentation de la taxe carbone reste moins bien accueillie dans les communes rurales que partout ailleurs. Néanmoins, une taxe carbone compensée par la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales réunit une large majorité d'opinions favorables, y compris en zone rurale : cela concerne trois personnes sur quatre dans l'ensemble de la population, mais aussi deux sur trois vivant dans une commune rurale.

Les personnes particulièrement attachées à l'État et à la protection sociale sont plus favorables que les autres à une hausse de la taxe carbone, sauf quand elle est compensée par des réductions d'impôts. Celles qui sont dans une situation précaire adhèrent plus que le reste de la population à cette hausse lorsqu'elle est associée à une redistribution en faveur des foyers les plus modestes.

Enfin, les populations les plus attachées à la voiture pour leurs trajets seraient plus enclines à diminuer son usage en contrepartie de transports en commun plus développés.

Nicolas Paliod et Claudine Pirus (DREES)

> **Les auteurs remercient** le Service des données et études statistiques (SDES) et le Service de l'économie verte et solidaire (SEVS) du Commissariat général au développement durable (CGDD).

Pour répondre à l'enjeu du dérèglement climatique et en écho aux préoccupations environnementales de la population (Pautard, 2023 ; Pirus, Paliod, 2023), la France a défini une stratégie nationale « bas-carbone ». Elle est consécutive à l'accord signé en 2015 lors de la 21^e Conférence des parties (COP21), à la convention cadre des Nations unies sur

les changements climatiques (Stratégie nationale bas-carbone, 2020).

Cette stratégie définit les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre en France, dont la « neutralité carbone » en 2050. La taxe carbone¹, mise en place en 2014, est, avec le marché des quotas d'émissions, l'instrument de

1. La taxe carbone, appelée aussi « composante carbone » (ou encore « contribution climat énergie »), est intégrée dans les taxes intérieures de consommation. Elle repose sur le principe de « pollueur-payeur » dans la mesure où plus un produit ou une activité émet du CO₂ (dioxyde de carbone), plus la taxe carbone sera élevée. Elle concerne les particuliers et les entreprises, notamment les petites entreprises. Certains secteurs d'activité en sont exonérés (les transports aérien, maritime, routier et public, les taxis, la fabrication de ciment ou de verre). Lors de sa mise en place en 2014, son montant était de 7 euros la tonne de CO₂ et de 44,60 euros fin 2018.

Retrouvez toutes nos données sur [data.drees](https://data.drees.fr)

- tarification carbone permettant de limiter ces émissions. Son principe repose sur celui du « pollueur-payeur² » ; il vise à favoriser les investissements à faibles émissions de CO₂ et à faire évoluer les comportements individuels en s'orientant vers des énergies moins polluantes. Toutefois, l'augmentation progressive de la taxe carbone au cours du temps, prévue initialement dans le cadre de la Stratégie nationale bas-carbone, a été gelée en novembre 2018 à la suite du mouvement des Gilets jaunes : la forte hausse du prix du baril de pétrole, qui s'est répercutée sur celui des carburants, a rendu plus visible la composante carbone dans le prix de l'essence et du diesel et a entraîné des mouvements sociaux de contestation, notamment parmi les classes moyennes et populaires des zones périurbaines et rurales (Paugam, 2020).

La taxe carbone est souvent considérée comme non équitable dans la mesure où elle pèse plus sur les ménages modestes, puisque leurs dépenses énergétiques représentent une part plus élevée de leur budget global (Bureau, *et al.*, 2019 ; Cornuet, 2022 ; Merceron, Theulière, 2010). Par ailleurs, parmi des ménages ayant le même niveau de vie, le surcoût que peut entraîner une augmentation de la taxe carbone varie beaucoup selon le lieu de résidence, le type de chauffage ou de véhicule (*ibid.*). Pour limiter les effets négatifs d'une telle hausse, ses recettes peuvent donner lieu à des transferts au profit de ménages modestes (par exemple, une hausse des prestations sociales), s'accompagner de baisses d'impôts, financer des politiques environnementales ou encore être redistribuées aux entreprises pour favoriser leur transition écologique (Anne-Braun, Guesdon, 2022 ; Conseil des prélèvements obligatoires, 2019). Le niveau d'adhésion à une augmentation de la taxe carbone dépend nettement de l'utilisation de ses recettes, qui peut être vue comme une contrepartie à son augmentation (Dechezleprêtre, Fabre, Stantcheva, 2022 ; Ademe, 2022).

Les travaux présentés ci-dessous sont réalisés à partir du Baromètre d'opinion de la DREES, enquête annuelle portant sur l'opinion des résidents de France métropolitaine sur les politiques sociales et de santé ainsi que sur les inégalités sociales (**encadré 1**). Une précédente analyse menée à partir de la même enquête mettait en évidence la faible adhésion de la population à une potentielle hausse de la taxe carbone sur les combustibles fossiles (35 %), notamment parmi les Français résidant dans une commune rurale (20 %) et ceux ayant des attentes limitées à l'égard de l'État (24 %) [Pirus, Paliot, 2023].

Cette étude prolonge ces résultats en analysant l'opinion des personnes enquêtées sur l'acceptation d'une hausse de la taxe carbone en échange de mesures compensatoires (**encadré 1**), en tenant compte de leurs caractéristiques sociodémographiques, de leurs opinions vis-à-vis de l'environnement et de la protection sociale, ainsi que d'informations mesurant l'intérêt personnel qu'ils pourraient avoir à la mise en place de certaines politiques publiques.

Une plus forte adhésion à une hausse de la taxe carbone quand elle sert à créer transports, emplois et services de proximité dans les zones périphériques et rurales

Dans l'enquête du Baromètre d'opinion de la DREES, seul un tiers des personnes se déclarent spontanément favorables à une hausse de la taxe carbone lorsqu'on leur pose la question sans mentionner de contrepartie (Pirus, Paliot, 2023). En revanche, l'adhésion est près de deux fois plus importante lorsqu'on leur mentionne que la hausse de la taxe carbone de 10 centimes par litre de combustible évoquée permettra de financer des politiques publiques socio-économiques

ou environnementales. Les cinq mesures proposées sont de deux types : trois relèvent d'une modification du système socio-fiscal (redistribution envers les plus modestes, baisse des impôts direct ou indirect) et deux permettent de financer des actions pour réduire les émissions de CO₂ (financement de politiques environnementales telles que la rénovation thermique des bâtiments ou le développement d'infrastructures et de services de proximité).

Prise séparément, chacune des cinq mesures proposées en contrepartie d'une hausse de la taxe carbone recueille l'approbation d'au moins six Français sur dix (plus de deux sur dix sont tout à fait favorables et environ quatre sur dix le sont plutôt) et en moyenne un peu plus d'un Français sur dix y est indifférent (**graphique 1**). La création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones

Encadré 1 Le Baromètre d'opinion de la DREES

Le Baromètre d'opinion de la DREES suit chaque année depuis plus de deux décennies l'évolution de l'opinion des personnes résidant en France métropolitaine à l'égard de la santé, de la protection sociale et des inégalités sociales. Mise en place en 2000, l'enquête se déroule en face à face auprès d'un échantillon de 4 000 personnes représentatif de la population française résidant en France métropolitaine âgée de 18 ans ou plus. Cet échantillon est construit selon la méthode des quotas, prenant en compte différents critères (sexe, âge, profession de la personne de référence, après stratification par catégorie d'agglomération et de région).

Chaque année, le questionnaire du Baromètre est enrichi d'un module complémentaire constitué de questions portant sur un sujet d'actualité. En 2022, il porte sur l'environnement et intègre, entre autres, un jeu de cinq questions sur l'acceptabilité d'une potentielle augmentation de la taxe carbone selon l'utilisation de ses recettes.

Chacune de ces cinq questions est introduite par : « La taxe carbone a pour objectif d'inciter les individus et les entreprises à réduire leur consommation d'énergies émettrices de CO₂ comme l'essence, le diesel, le fioul, en augmentant le prix de ces énergies. Seriez-vous favorable à une hausse de cette taxe qui augmenterait le prix des combustibles de 10 centimes par litre, si en échange les recettes étaient utilisées pour... ? », avec, comme modalités de réponse : « Oui, tout à fait », « Oui, plutôt », « Indifférent », « Non, plutôt pas », « Non, pas du tout », « Ne sait pas ». Les questions sont posées dans un ordre aléatoire.

Les questions :

Q1 : « Une compensation financière en faveur des plus modestes » ;

Q2 : « Une baisse de l'impôt sur le revenu » ;

Q3 : « Des financements publics ciblés sur les politiques environnementales (par exemple pour la rénovation thermique des bâtiments, pour les transports non polluants, pour le développement des énergies renouvelables...) » ;

Q4 : « La création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales » ;

Q5 : « Une baisse de la TVA ».

Cette liste de cinq questions n'est pas rigoureusement comparable avec une autre question, qui porte également sur la hausse de la taxe carbone mais sans proposer de contrepartie dans l'utilisation de ses recettes : « En matière de politique environnementale, seriez-vous favorable à une augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles (comme l'essence, le diesel, le fioul, le gaz) ». L'adhésion à cette dernière est mesurée en même temps que celle à d'autres mesures environnementales n'impliquant pas la taxe carbone, ce qui peut modifier le comportement de réponse des enquêtés. Les résultats montrent que les personnes interrogées sont bien moins favorables (9 % sont tout à fait d'accord avec la hausse, 25 % plutôt d'accord et 9 % indifférentes) à une augmentation de cette taxe si la mise en place d'une mesure environnementale, de redistribution ou de baisse d'impôt n'est pas évoquée en contrepartie.

2. Ce principe est référencé dans la Charte de l'environnement de 2005. Elle introduit dans la Constitution trois grands principes, dont le principe de pollueur-payeur.

périphériques et rurales en contrepartie de la hausse de la taxe carbone est la mesure qui rencontre le plus d'adhésion. Près de trois quarts des personnes interrogées (73 %) se prononcent positivement sur cette mesure : 29 % y sont tout à fait favorables et 44 % plutôt favorables. Elle est suivie de deux autres utilisations possibles des recettes dont le degré d'acceptation est très comparable : les deux tiers des enquêtés sont tout à fait ou plutôt favorables à la hausse de la taxe carbone en cas de baisse de la TVA (24 % tout à fait et 41 % plutôt) ou de financements publics ciblés sur les politiques environnementales (22 % tout à fait et 43 % plutôt). Les deux autres mesures, une compensation financière en faveur des foyers les plus modestes et une baisse de l'impôt sur le revenu, sont soutenues (fortement ou modérément) par six personnes enquêtées sur dix.

Les personnes inquiètes au sujet de l'environnement adhèrent plus souvent à une hausse de la taxe carbone, quelle qu'en soit la contrepartie

Parmi les personnes interrogées dans le Baromètre d'opinion, 34 % adhèrent à l'ensemble de ces cinq mesures de compensation de la taxe carbone (les « adhérents ») et 13 % les rejettent systématiquement (les « opposants ») [encadré 2]. Parmi les adhérents, 13 % les soutiennent fortement, en déclarant être tout à fait favorables à au moins trois des cinq mesures, et 21 % modérément (graphique 2). Plus de la moitié des personnes enquêtées se situent dans une position intermédiaire, en soutenant le principe d'une hausse de la taxe carbone contre certaines contreparties, mais pas d'autres : certains sont plus enclins à accepter une baisse de prélèvements (impôt sur le revenu, taxes indirectes) en contrepartie d'une hausse de la taxe carbone, d'autres à soutenir des politiques spécifiquement environnementales ou une compensation financière pour les plus modestes. Par ailleurs, plus de la moitié des adhérents (53 %) déclarent être favorables à une hausse de la taxe carbone sans contrepartie, alors que cette position est très minoritaire parmi les enquêtés d'opinion intermédiaire (trois sur dix) et les opposants (un sur dix).

Les 13 % d'enquêtés déclarant un fort degré d'adhésion à l'ensemble des cinq mesures se démarquent des autres catégories par leur plus grande inquiétude pour les problèmes liés à l'environnement et au dérèglement climatique, ainsi que par un attachement plus fort à l'intervention de l'État dans les domaines socio-économique et sanitaire. Près de la moitié d'entre eux déclarent être « beaucoup » préoccupés par les problèmes liés à l'environnement, contre un tiers de ceux des autres catégories (tableau complémentaire A³). Un sur quatre est également tout à fait d'accord avec l'idée que

le dérèglement climatique le rend plus anxieux, contre un sur huit parmi les personnes défavorables aux mesures et presque tout autant parmi celles se trouvant dans une position intermédiaire.

Encadré 2 Méthodologie : construction de deux indicateurs synthétiques

L'indicateur d'adhésion aux contreparties environnementales

À partir des cinq mesures citées dans l'encadré 1, un indicateur de degré d'adhésion aux contreparties environnementales en cas de hausse de la taxe carbone a été construit. Quatre catégories sont distinguées.

La catégorie « Adhésion forte » regroupe les individus tout à fait ou plutôt favorables à l'ensemble des cinq mesures, dont au moins trois fois tout à fait favorables.

La catégorie « Adhésion modérée » regroupe les individus tout à fait ou plutôt favorables à l'ensemble des cinq mesures, dont au plus deux fois tout à fait favorables.

La catégorie « Rejet » regroupe ceux qui ne sont plutôt pas ou pas du tout favorables à l'ensemble des cinq mesures.

La catégorie « Position intermédiaire » regroupe ceux dont les opinions peuvent fortement varier selon la mesure proposée.

L'indicateur d'attachement à l'intervention de l'État

Cet indicateur est construit à partir des réponses à trois questions et comprend trois modalités selon le degré d'attachement au modèle social.

Les questions :

Q1 : « Pensez-vous qu'il y a trop d'intervention de l'État en matière économique et sociale, juste ce qu'il faut ou pas assez ? »

Q2 : « La France consacre environ le tiers du revenu national au financement de la protection sociale. Considérez-vous que c'est excessif, normal ou insuffisant ? »

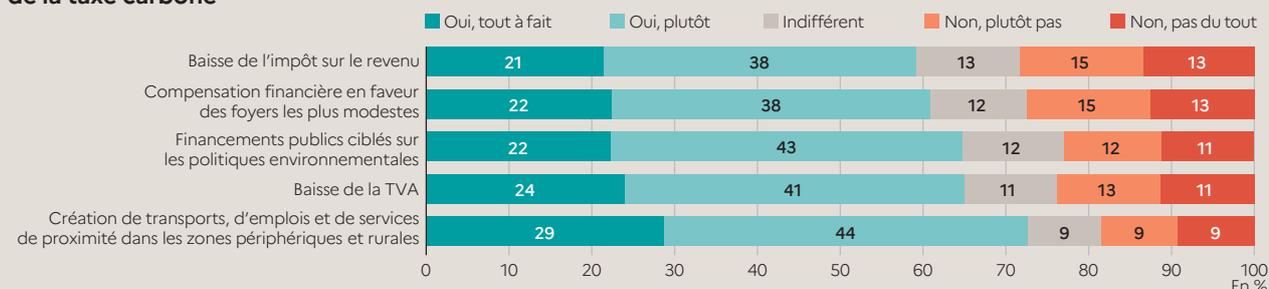
Q3 : « Estimez-vous que, pour les plus démunis, les pouvoirs publics en font trop, font ce qu'ils doivent ou n'en font pas assez ? »

La modalité 1 (27 % des enquêtés), « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État fortes », est attribuée lorsque les enquêtés ont répondu les modalités suivantes aux questions Q1, Q2 et Q3 : « Pas assez », « Insuffisant » et « N'en font pas assez », ou au moins deux de ces trois modalités et la modalité « Ce qu'il faut » en Q1 ou « Normal » en Q2 ou « Font ce qu'ils doivent » en Q3.

À l'inverse, la modalité 3 (10 % des enquêtés), « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État limitées », est attribuée lorsque les enquêtés ont répondu les modalités suivantes aux questions Q1, Q2 et Q3 : « Trop », « Excessif » et « En font trop » ou au moins deux de ces trois modalités et la modalité « Ce qu'il faut » en Q1 ou « Normal » en Q2 ou « Font ce qu'ils doivent » en Q3.

La modalité 2 correspond au groupe intermédiaire (63 % des enquêtés), « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État modérées », inclut toutes les autres combinaisons possibles de réponses.

Graphique 1 Degré d'acceptation de cinq contreparties socio-économiques ou environnementales à une hausse de la taxe carbone



Lecture > En 2022, 29 % des Français seraient tout à fait favorables et 44 % plutôt favorables à une hausse de la taxe carbone en échange de la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1296 © DREES

3. Les tableaux complémentaires sont disponibles avec les données associées à cette étude (lien en fin de publication).

En revanche, les personnes âgées de 65 ans ou plus, les couples sans enfant, les personnes résidant dans une commune rurale et les propriétaires accédants⁴ sont sous-représentés parmi les personnes très favorables à l'ensemble des cinq mesures.

Une fois pris en compte les effets de structure, c'est-à-dire en raisonnant « toutes choses égales par ailleurs » (à âge, lieu de résidence, etc. comparables), ces résultats sont en grande partie confirmés (**encadré 2**). Habiter dans une commune rurale (par rapport à une unité urbaine de 20 000 à moins de 100 000 habitants), être propriétaire accédant (par rapport à être propriétaire non accédant) et avoir des attentes limitées quant à l'intervention de l'État (par rapport à avoir des attentes modérées) réduit la probabilité d'environ 4 points de pourcentage d'être très favorable à l'ensemble des cinq mesures (**tableau 1**). À l'inverse, être préoccupé par les problèmes liés à l'environnement ou considérer que le dérèglement climatique va entraîner des changements importants dans son mode de vie augmente la probabilité d'au moins 5 points de y être très favorable.

Les personnes en situation de précarité sont plus nombreuses à adhérer à une hausse de la taxe carbone en échange d'une redistribution en faveur des plus modestes

La situation individuelle, les opinions sur les problèmes environnementaux ou sur le système socio-fiscal influent sur l'adhésion des personnes interrogées aux différents types d'utilisation des recettes issues de la hausse de la taxe carbone.

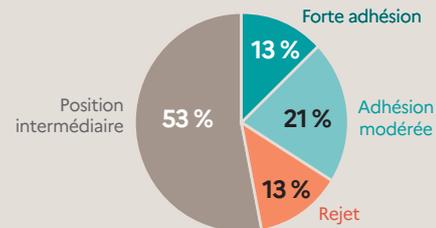
Moins les personnes enquêtées sont aisées financièrement, plus elles sont favorables à une augmentation de la taxe carbone en échange d'une redistribution des recettes aux plus modestes. Dans le premier cinquième de niveau de vie (les 20 % les moins aisés), 66 % se déclarent ainsi favorables à un tel scénario, contre 55 % des personnes du dernier cinquième de niveau de vie (les 20 % les plus aisés) [**tableau complémentaire B**]. Il s'agit de la seule mesure que les familles monoparentales⁵ (67 %), les personnes qui se considèrent pauvres (66 %) ou qui jugent avoir un risque de devenir pauvre dans les cinq prochaines années (65 %), ainsi que celles ayant le sentiment d'avoir besoin d'être aidées davantage par les pouvoirs publics (66 %), soutiennent significativement davantage que l'ensemble de la population (61 %). Les locataires de logements sociaux sont également plus favorables (69 %) à une redistribution en faveur des plus modestes (**graphique 3**). Cela s'explique par leur appartenance plus fréquente aux catégories les plus modestes et par le fait qu'ils vivent plus souvent dans des territoires où une hausse de la taxe carbone est jugée moins contraignante⁶, et donc accueillie plus favorablement.

Ces résultats rejoignent ceux de Sommer, *et al.* (2020), qui montrent que la redistribution verticale de la taxe carbone est plus appréciée par les individus qui en bénéficieraient. En d'autres termes, faire partie des personnes les plus modestes qui obtiendraient des versements issus des recettes de la taxe carbone augmente l'adhésion à cette proposition.

À l'inverse, la compensation financière en faveur des foyers les plus modestes est la contrepartie la moins plébiscitée par les personnes du plus haut cinquième de niveau de vie, avec seulement 55 % d'adhésion (**tableau complémentaire B**). En revanche, 70 % d'entre elles approuvent une contrepartie de la hausse de la taxe carbone

reposant sur le financement public de politiques environnementales et 64 % une contrepartie portant sur une baisse d'impôt sur le revenu. De même, les personnes percevant des revenus d'actifs financiers ou de location sont moins favorables à une augmentation de la taxe carbone lorsqu'elle est utilisée pour mettre en place une compensation pour les plus modestes (54 %) que lorsqu'elle finance une baisse de l'impôt sur le revenu (63 %) ou des politiques environnementales (69 %).

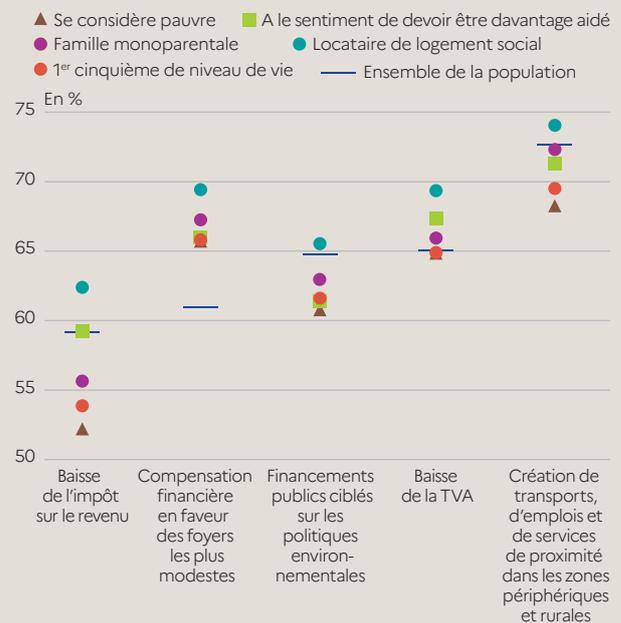
Graphique 2 Degré d'adhésion à une hausse de la taxe carbone, toutes mesures compensatoires confondues



Lecture > En 2022, 13 % des Français rejettent une hausse de la taxe carbone quelle que soit la mesure en contrepartie.
Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> *Études et Résultats* n° 1296 © DREES

Graphique 3 Degré d'adhésion à une hausse de la taxe carbone en fonction de la contrepartie proposée parmi les individus les plus modestes



Lecture > En 2022, 54 % des personnes appartenant au premier cinquième de niveau de vie se disent favorables à une hausse de la taxe carbone si les recettes permettent de diminuer l'impôt sur le revenu.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> *Études et Résultats* n° 1296 © DREES

4. Un propriétaire est qualifié d'accédant s'il a un remboursement de prêt en cours pour l'achat de sa résidence principale.

5. Le taux de pauvreté des familles monoparentales est bien plus élevé que celui de l'ensemble de la population (Algava, *et al.*, 2021).

6. Les logements sociaux sont occupés par des ménages plus modestes que les logements loués dans le secteur libre ou habités par des propriétaires (Delance, 2016). La part des logements sociaux est aussi plus importante dans les grandes agglomérations où prédomine l'habitat collectif. Or dans les grandes agglomérations, les frais de carburant liés aux transports individuels sont moins élevés (Mainaud, 2021). Une augmentation de la taxe carbone a donc moins de conséquences financières pour les ménages des grandes agglomérations.

Tableau 1 Déterminants de l'adhésion forte à la hausse de la taxe carbone, toutes contreparties confondues

Référence		Effet marginal ¹	Significativité ²
Homme	Femme	-0,6	
35-49 ans	18-24 ans	-1,6	
	25-34 ans	-2,1	
	50-64 ans	-1,6	
	65 ans ou plus	-4,8	***
Couple avec enfants	Seul	2,9	*
	Couple sans enfant	0,5	
	Famille monoparentale	0,2	
	Autres	-1,2	
CAP/BEP	Sans diplôme/certificat d'études/ brevet des collèges	-2,3	
	Bac général, technologique ou professionnel	-1,7	
	Études supérieures, 2 ans ou plus après le bac	-2,4	
Employé	Agriculteur/commerçant/artisan	0,5	
	Professions libérales/cadres	2,3	
	Professions intermédiaires	-2,0	
	Ouvrier	-1,4	
	Inactif	1,4	
3 ^e cinquième de niveau de vie	1 ^{er} cinquième	-1,7	
	2 ^e cinquième	-1,8	
	4 ^e cinquième	-3,3	*
	Dernier cinquième	-0,6	
Revenus d'actifs financiers ou de location au cours de l'année : non	Oui	1,9	
Propriétaire non accédant	Propriétaire accédant	-4,2	**
	Locataire du parc social	-1,0	
	Locataire du parc privé	-1,8	
	Autres	-0,9	
Unités urbaines de 20 000 à 99 999 habitants	Commune rurale	-3,9	**
	< 20 000 habitants	1,4	
	>=100 000 habitants	-0,5	
	Agglomération parisienne	0,2	
Peu préoccupé par les problèmes liés à l'environnement	Beaucoup	5,7	***
	Assez	4,5	***
	Pas du tout	-0,4	
Plutôt pas d'accord avec l'idée que le dérèglement climatique va entraîner des changements importants dans votre mode de vie	Tout à fait d'accord	8,1	***
	Plutôt d'accord	1,1	
	Pas du tout d'accord	2,0	
Plutôt pas d'accord avec l'idée que le dérèglement climatique vous rend plus anxieux dans votre vie quotidienne	Tout à fait d'accord	2,3	
	Plutôt d'accord	-1,4	
	Pas du tout d'accord	2,1	
Attentes à l'égard de l'intervention de l'État modérées	Fortes	4,0	***
	Limitées	-4,2	***

1. L'effet marginal indique la variation moyenne de la probabilité d'avoir une adhésion forte (*encadré 2*) à la hausse de la taxe carbone lorsqu'un facteur passe de la valeur de référence (être un homme, avoir entre 35 et 49 ans, etc.) à la caractéristique étudiée (être une femme, avoir entre 18 et 24 ans, avoir entre 25 et 34 ans, etc.) [encadré 2 de Pirus, Paliot (2023)].

2. Significativité : * au seuil de 10 % ; ** au seuil de 5 % ; *** au seuil de 1 %.

Lecture > À caractéristiques comparables (sexe, niveau de vie, profession, etc. équivalents), être âgé de 65 ans ou plus diminue de 4,8 points de pourcentage la probabilité d'adhérer fortement à la hausse de la taxe carbone, par rapport aux personnes âgées de 35 à 49 ans, toutes contreparties confondues. Cette baisse est significative au seuil de 1 %.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1296 © DREES

Quelle que soit la mesure envisagée, une moins grande adhésion à la hausse de la taxe carbone parmi les résidents des communes rurales

À revenus donnés, face à la hausse de la taxe carbone, les personnes vivant en milieu rural perdent plus de pouvoir d'achat que celles de l'agglomération parisienne, du fait du poids plus élevé du transport et du chauffage individuel dans leur consommation (Bureau, *et al.*, 2019). Une redistribution horizontale telle que la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales permettrait de faire face en partie à cette hausse pour les foyers les plus touchés, en favorisant le développement d'alternatives moins carbonées. Alors que seule une personne sur cinq vivant dans une commune rurale

est favorable à une hausse de la taxe carbone sans contrepartie proposée (*encadré 1*), deux sur trois disent le devenir si cette hausse est accompagnée de la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales. Cette contrepartie est celle qui rencontre le plus d'adhésion parmi les résidents des communes rurales – ils sont moins de six sur dix à adhérer à la hausse de la taxe carbone pour les autres contreparties proposées. Toutefois, cette contrepartie est encore mieux reçue parmi les résidents des autres territoires, notamment ceux des unités urbaines d'au moins 100 000 habitants et de l'agglomération parisienne, où plus des trois quarts des résidents se disent favorables à la mise en place de cette mesure (*tableau complémentaire B*).

Quelle que soit la mesure envisagée, la hausse de la taxe carbone reste moins bien acceptée dans les communes rurales que partout ailleurs. Cependant, l'écart d'adhésion entre les habitants des communes rurales et les Franciliens est trois fois plus faible (10 à 15 points d'écart) lorsqu'elle finance une autre mesure, quelle qu'elle soit, que lorsqu'aucune contrepartie n'est mentionnée (37 points d'écart).

Contreparties sur des politiques environnementales : plus d'adhésion parmi les personnes soucieuses de l'environnement et socialement favorisées

Quelle que soit la contrepartie proposée, les personnes se déclarant préoccupées par les problèmes environnementaux sont systématiquement plus favorables à une augmentation de la taxe carbone que celles se disant peu ou pas préoccupées. L'écart est très élevé lorsque les mesures proposées ciblent des politiques environnementales ou redistributives et beaucoup moins quand elles portent sur la baisse de prélèvements (*tableau complémentaire C*). Sept personnes sur dix se déclarant très préoccupées par l'environnement sont favorables à une hausse des financements publics ciblés sur les politiques environnementales en contrepartie d'une hausse de la taxe carbone, contre cinq sur dix parmi celles se déclarant peu ou pas préoccupées par ce sujet. Cette mesure suscite également beaucoup d'adhésion parmi les diplômés du supérieur et les cadres et professions libérales (71 %). Comparativement, les non-diplômés, les personnes ayant un BEP ou un CAP, les ouvriers et la catégorie socioprofessionnelle regroupant les agriculteurs, les commerçants et les artisans sont au plus six sur dix à soutenir les financements publics ciblés sur les politiques environnementales (*tableau complémentaire B*). Cela s'explique en partie par une plus grande préoccupation des catégories socialement favorisées vis-à-vis des problèmes liés à l'environnement (Pirus, Paliot, 2023).

De même, plus le degré de préoccupation est élevé, ou plus les enquêtés sont socialement et scolairement favorisés, plus le soutien à la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales est important.

En revanche, le degré d'inquiétude vis-à-vis des problèmes environnementaux et le niveau de diplôme n'influent que légèrement sur l'opinion des enquêtés lorsque la contrepartie concerne une baisse de l'impôt sur le revenu.

Une adhésion plus forte parmi ceux ayant une vision plus interventionniste de l'État

Les opinions individuelles vis-à-vis du système socio-fiscal et les préoccupations sociales ont aussi un effet sur les mesures que les enquêtés sont prêts à accepter. Le degré d'attachement au rôle de l'État peut être observé à partir d'un indicateur synthétisant les réponses des enquêtés à trois questions du Baromètre d'opinion (*encadré 2*). Ainsi, quel que soit le niveau des attentes vis-à-vis de l'intervention de l'État, près de deux enquêtés sur trois sont favorables à l'utilisation des recettes d'une hausse de la taxe carbone pour abaisser la TVA. Concernant la baisse de l'impôt sur le revenu en échange d'une hausse de la taxe carbone, les personnes interrogées ayant une vision économiquement libérale du rôle des pouvoirs publics avec un financement limité de la protection sociale disent un peu plus y adhérer (60 %) que celles s'exprimant en faveur d'une intervention plus importante des pouvoirs publics (56 %). Pour les autres mesures, l'adhésion est d'autant plus

forte que les attentes vis-à-vis de l'État sont élevées (*graphique 4*). En particulier, les personnes ayant des attentes fortes à l'égard de l'État ont un taux d'adhésion à la hausse de la taxe carbone deux fois plus élevé que celles ayant des attentes limitées quand cette dernière s'accompagne d'une compensation financière pour les plus modestes (71 % contre 36 %).

Concernant l'opinion sur l'universalité des droits d'accès à la protection sociale, moins d'une personne sur deux (44 %) estimant que l'assurance maladie, les retraites, les allocations familiales et les allocations chômage devraient bénéficier uniquement à celles et ceux qui cotisent est favorable à une augmentation de la taxe carbone en contrepartie du transfert de ses recettes vers les plus modestes. En revanche, les personnes qui estiment que la protection sociale devrait bénéficier à toutes et à tous sans distinction de catégorie sociale et de statut professionnel sont bien plus nombreuses à soutenir cette mesure compensatoire (69 %). Quelle que soit leur perception de l'universalité des droits à la protection sociale, les personnes enquêtées partagent un taux d'adhésion relativement similaire à une augmentation de la taxe carbone qui financerait une baisse de l'impôt sur le revenu (environ 59 %) ou une baisse de la TVA (environ 65 %).

Le degré d'inquiétude vis-à-vis de certaines préoccupations sociales est aussi corrélé à l'acceptation de la taxe carbone. Les personnes se préoccupant beaucoup ou assez de la pauvreté ou du chômage sont nettement plus favorables à une augmentation de la taxe carbone si les recettes sont redistribuées aux foyers les plus modestes (respectivement 64 % et 65 %) que celles qui s'en préoccupent peu ou pas du tout (respectivement 47 % et 53 %). Cette mesure est la seule pour laquelle il y a un écart d'adhésion à la hausse de la taxe carbone entre les enquêtés préoccupés et ceux non préoccupés par la pauvreté et le chômage.

La limitation des trajets en voiture, davantage envisageable avec le développement des transports en commun près de chez soi

Un des leviers également possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre est d'agir sur les comportements individuels, par exemple en faisant en sorte que les citoyens limitent leur consommation de produits fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Toutefois, les mesures qui impliquent des changements de mode de vie sont souvent moins acceptées, car elles contraignent directement les individus et ne découlent pas de choix individuels. La position des enquêtés sur l'éventuelle limitation de leurs trajets en voiture afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)⁷ dépend sensiblement de la formulation de la question qui leur est posée (*encadré 3, formulations A, B, C et D*).

Parmi les personnes interrogées, 27 % se déclarent « beaucoup », ou « totalement ou quasi totalement » prêtes à limiter leurs trajets en voiture. Cette part atteint 36 % lorsqu'elles se projettent dans une situation où les transports en commun seraient plus développés à proximité de chez elles, et 31 % lorsqu'elles sont mieux informées de l'impact des transports sur les émissions de gaz à effet de serre ou si toute la population était incitée à limiter l'usage de la voiture (*tableau 2*). Quant aux enquêtés se disant « pas du tout » prêts à limiter leurs trajets en voiture, leur part varie entre 17 % et 20 %. Parmi les résidents des communes rurales, trois sur dix déclarent ne pas être prêts à limiter leur usage de la voiture⁸, contre deux sur dix parmi les résidents des quatre autres types d'unités urbaines (de

7. En 2019, près d'un tiers des émissions de GES sont liées au secteur du transport, le plus important contributeur (Commissariat général au développement durable, 2021).

8. Cette statistique et celles qui suivent sont calculées sur le champ des individus utilisant une voiture.

moins de 20 000 habitants à l'agglomération parisienne). Ils sont deux fois moins par rapport à l'agglomération parisienne à y être beaucoup ou totalement prêts (21 % contre 45 %). Ces disparités découlent d'une offre de transports en commun moins développée dans les milieux ruraux (Pautard, 2017). Lorsque les enquêtés sont interrogés sur une limitation de la voiture associée à une offre de transports en commun plus développée à proximité de leur lieu de vie, cela atténue les disparités, notamment selon le lieu de résidence, le niveau de vie, le diplôme, l'inquiétude vis-à-vis des problèmes liés à l'environnement et les attentes à l'égard de l'État. Une fois introduite la contrepartie sur les transports en commun, les résidents des communes rurales ne sont que deux sur dix à ne pas être prêts à limiter leurs trajets en voiture, soit autant que ceux des unités urbaines de 20 000 à moins de 100 000 habitants et de l'agglomération parisienne.

La préoccupation environnementale et les attentes à l'égard de l'État (**encadré 2**) affectent sensiblement les opinions des individus quant à la limitation de la voiture. Proposer de développer les transports en commun atténue les écarts entre les personnes préoccupées et les personnes non préoccupées, mais cela ne les gomme pas. Parmi les enquêtés préoccupés par l'environnement, 17 % n'envisagent pas de réduire leurs trajets en voiture contre 44 % des non préoccupés ; ils sont respectivement 16 % et 34 % dans l'hypothèse où les transports en commun seraient plus développés. Le même constat est fait lorsqu'il s'agit des attentes à l'égard de l'État. Les possibilités en matière de limitation des trajets en voiture sont étroitement liées aux contraintes territoriales et économiques. En effet, la dépendance à la voiture devient importante dès qu'on s'éloigne du cœur des agglomérations, ou dans les zones peu denses où les transports collectifs sont souvent ciblés sur des publics spécifiques (personnes âgées, handicapées, population scolaire) [Jacquin, 2021]. Ainsi, une moindre utilisation de la voiture serait plus facilement envisageable avec la mise en œuvre d'investissements publics de long terme ciblés vers les modes de transports alternatifs.

Par ailleurs, sans surprise, les adhérents à l'ensemble des cinq mesures contrebalançant une hausse de la taxe carbone (**encadré 1**) sont peu à déclarer ne pas être prêts à limiter leurs trajets en voiture, quelle que soit la formulation de la question (près de 15 %, contre 39 % parmi ceux qui rejettent systématiquement les cinq mesures). En se limitant aux deux

mesures liées à la réduction d'émissions de CO₂ en contrepartie d'une hausse de la taxe carbone – les financements publics ciblés ou la création d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales – les résultats sont très proches. Plus le degré d'adhésion à ces deux mesures est élevé, plus les enquêtés sont prêts à limiter leurs trajets en voiture. Ainsi, parmi ceux déclarant être favorables à ces deux mesures environnementales, 35 % se disent « beaucoup » ou « totalement ou quasi

Encadré 3 La limitation des trajets en voiture dans le Baromètre d'opinion de la DREES

Pour saisir la propension des personnes enquêtées à réduire leur utilisation de la voiture, quatre formulations d'une même question ont été posées :

La formulation A est la plus neutre : « Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture ? »

La formulation B comprend une condition liée à la mise en place d'une politique publique : « Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture si les transports en commun étaient plus développés près de chez vous ? »

La formulation C comprend aussi une condition mais qui relève du comportement individuel : « Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture si tout le monde était incité à faire le même effort que vous ? »

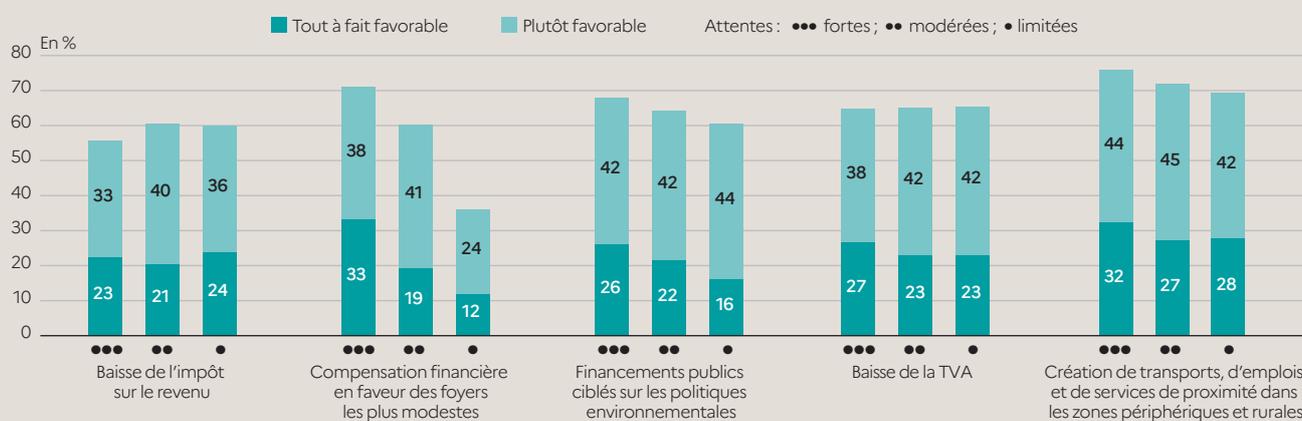
La formulation D est identique à la formulation neutre (A) mais précédée d'une phrase introductive : « En France, les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effets de serre, dont plus de la moitié provient de véhicules particuliers. De nombreux Français privilégient déjà des transports non polluants pour leurs déplacements. Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture ? »

Chaque formulation propose les mêmes modalités de réponse :

« Non, pas du tout », « Oui, un peu », « Oui, beaucoup », « Oui, totalement ou quasi totalement », « Je n'utilise jamais ou rarement la voiture » (modalité de réponse proposée dans un second temps), « Ne sait pas ».

Parmi les 4 002 individus enquêtés, quatre sous-échantillons ont été tirés aléatoirement afin d'être comparables au regard des variables utilisées pour les quotas. À chaque échantillon (comportant 1 000 ou 1 001 enquêtés chacun) correspond une formulation de question.

Graphique 4 Degré d'adhésion à une hausse de la taxe carbone en fonction de la contrepartie proposée et de l'attachement à l'intervention de l'État



Lecture > En 2022, 36 % des personnes ayant des attentes limitées à l'égard de l'intervention de l'État se déclarent favorables (12 % tout à fait favorables, 24 % plutôt) à une augmentation de la taxe carbone lorsque les recettes issues de cette augmentation sont utilisées pour une compensation financière pour les plus modestes.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1296 © DREES

Tableau 2 Opinions sur la limitation de l'usage de la voiture selon la formulation de la question

En %

	Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture...			
	Formulation A	Formulation B ... si les transports en commun étaient plus développés près de chez vous ?	Formulation C ... si tout le monde était incité à faire le même effort que vous ?	Formulation D Avec phrase introductive ¹
Non, pas du tout	20	17	18	19
Oui, un peu	44	39	43	42
Oui, beaucoup	18	23	20	21
Oui, totalement ou quasi totalement	9	13	11	10
[Je n'utilise jamais ou rarement la voiture]	9	8	8	8
Total	100	100	100	100

1. En France, les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont plus de la moitié proviennent de véhicules particuliers. De nombreux Français privilégient déjà des transports non polluants pour leurs déplacements.

Lecture > En 2022, 20 % des Français se disent pas du tout prêts à limiter leurs trajets en voiture pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (formulation A), contre 17 % lorsque cette même formulation est enrichie de la condition « si les transports en commun étaient plus développés près de chez vous » (formulation B).

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> *Études et Résultats* n° 1296 © DREES

totallement » prêts à limiter leurs trajets en voiture, contre 21 % parmi ceux qui n'y sont pas favorables. Néanmoins, la voiture reste valorisée socialement dans les représentations collectives d'une partie importante de la population, perçue, à des degrés divers, comme un symbole d'autonomie et de liberté, notamment du fait de sa disponibilité immédiate (Vincent-Geslin, 2012). Cela explique

en partie que, quelle que soit la formulation de la question sur la limitation de l'usage de la voiture, près de deux enquêtés sur dix déclarent ne pas être du tout prêts à réduire leurs trajets. ●



Télécharger les données associées à l'étude

Mots clés : **Santé et environnement** **Disparités et inégalités territoriales** **Aménagement territorial** **Opinion de la population**

Pour en savoir plus

> **Ademe** (2022). *Représentations sociales du changement climatique : 23^e vague du baromètre*.

> **Algava, E., Bloch, K., Robert-Bobée, I.** (2021, septembre). Les familles en 2020 : 25 % de familles monoparentales, 21 % de familles nombreuses. Insee, *Insee Focus*, 249.

> **Anne-Braun, J., Guesdon, T.** (2022, février). *Le consentement à la fiscalité environnementale*. Rapport particulier du Conseil des prélèvements obligatoires.

> **Bureau, D., Henriet, F., Schubert, K.** (2019, mars). Pour le climat : une taxe juste, pas juste une taxe. Conseil d'analyse économique, *Les notes du conseil d'analyse économique*, 50.

> **Commissariat général au développement durable** (2021, février). Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. *Notre-environnement*.

> **Conseil des prélèvements obligatoires** (2019, septembre). *La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique*. Rapport du Conseil des prélèvements obligatoires.

> **Cornuet, F.** (2022, décembre). Entre janvier 2021 et juin 2022, la hausse des prix de l'énergie a entraîné une perte de pouvoir d'achat, malgré la mise en œuvre de mesures exceptionnelles. Insee, *Insee Analyses*, 78.

> **Dechezleprêtre, A., Fabre, A., Stantcheva, S.** (2022, juillet). Les Français et les politiques climatiques. Conseil d'analyse économique, *Les notes du conseil d'analyse économique*, 73.

> **Delance, P.** (2018, octobre). 11 millions de personnes sont locataires d'un logement social. Insee, *Insee Première*, 1715.

> **Jacquin, O.** (2021, janvier). Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui. *Rapport d'information du Sénat*, 313 (2020-2021).

> **Mainaud, T.** (2017, avril). En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture. *Insee Première*, 1855

> **Merceron, S., Theulière, M.** (2010, octobre). Les dépenses d'énergie des ménages depuis 20 ans : une part en moyenne stable en moyenne dans le budget, des inégalités accrues. Insee, *Insee Première*, 1315.

> **Pautard, É.** (2017, décembre). L'inégale capacité des ménages à agir en faveur de l'environnement. Dans *Les acteurs économiques et l'environnement*. Paris, France : Insee, coll. Insee Références.

> **Pautard, É.** (2023, février). *Opinions des Français sur l'environnement en 2022*. SDES.

> **Paugam, S.** (2020). Comment comprendre le mouvement des Gilets jaunes ? Dans S. Paugam (dir.) *50 Questions de sociologie*. Paris, France : Presses universitaires de France, pp. 327-336.

> **Pirus, C., Paliod, N.** (2023, juillet). Mesures environnementales : une plus grande acceptabilité au sein des catégories socialement favorisées et des ménages franciliens. DREES, *Études et Résultats*, 1274.

> **Sommer, S., Mattauch, L., Pahle, M.** (2020). Supporting Carbon Taxes: The Role of Fairness. *Ruhr Economic Papers*, 873.

> **Stratégie nationale bas-carbone** (2020). *La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone*. Ministère de la Transition écologique et solidaire.

> **Vincent-Geslin, S.** (2012). Les « altermobilités » contre la voiture, tout contre. *Les Annales de la recherche urbaine*, 107, pp. 84-93.

> **Publications**
drees.solidarites-sante.gouv.fr

> **Open Data**
data.drees.solidarites-sante.gouv.fr

> **Nous contacter**
DREES-INFO@santer.gouv.fr

> **Contact presse**
DREES-PRESSE@santer.gouv.fr

Directeur de la publication : Fabrice Lenglard

Responsable d'édition : Valérie Bauer-Eubriet

Chargée d'édition : Élisabeth Castaing

Composition et mise en pages : Julie Eneau

Conception graphique : DREES

Reproduction autorisée sous réserve de la mention des sources

ISSN électronique 1146-9129 • AIP 0001384

Les destinataires de cette publication sont informés de l'existence à la DREES d'un traitement de données à caractère personnel les concernant. Ce traitement, sous la responsabilité du directeur de la publication, a pour objet la diffusion de la publication de la DREES. Les données utilisées sont l'identité, la profession, l'adresse postale personnelle ou professionnelle. Conformément aux dispositions de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, les destinataires disposent d'un droit d'accès et de rectification aux données les concernant ainsi qu'un droit d'opposition à figurer dans ce traitement. Ils peuvent exercer ces droits en écrivant à : DREES - Bureau des Publications et de la Communication - 14 avenue Duquesne - 75 350 Paris 07 SP ou en envoyant un courriel à : drees-infos@santer.gouv.fr