



Compatibilité sociale de la politique climatique en Suisse

Comment l'empreinte climatique diffère entre riches et pauvres

Une étude de Caritas Suisse et de l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) montre qu'en Suisse, plus le revenu d'un ménage est élevé, plus ses émissions de gaz à effet de serre sont importantes. L'étude met en évidence les différences sociales en matière d'empreinte climatique et formule des propositions pour concevoir la politique climatique de la Suisse de manière socialement acceptable.

Les dix pour cent les plus riches de la population mondiale générèrent la moitié des émissions de gaz à effet de serre. La moitié la plus pauvre de la population n'en génère que 8 %.¹ En Suisse également, en moyenne, les ménages les plus pauvres sont – par nécessité – plus respectueux du climat que les ménages les plus riches.² Jusqu'ici, aucune analyse n'avait examiné en détail les modèles de consommation et les caractéristiques des ménages pour la Suisse. Caritas Suisse et l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) ont donc cherché à connaître la quantité d'émissions générée par la consommation des ménages suisses, les catégories

de consommateurs particulièrement gourmandes et les variations des émissions nuisibles selon les classes de revenus et les types de ménages,³ avec pour objectif d'engager en connaissance de cause une politique climatique socialement responsable.

Qui est responsable de combien d'émissions et avec quelle consommation ?

1. En Suisse, plus le revenu d'un ménage est élevé, plus les émissions sont importantes.

Les émissions par habitant d'un ménage augmentent de manière plus ou moins constante en fonction du revenu, car les ménages plus riches consomment en moyenne davantage. Un ménage qui dépense plus génère en principe plus d'émissions. Pour les dix pour cent des ménages les plus riches, les dépenses et les émissions augmentent fortement. C'est le même schéma qui prévaut au sein du dixième décile : les

2 pour cent des ménages les plus riches sont encore nettement plus responsables des émissions que le reste des dix pour cent des ménages les plus riches. C'est donc le revenu qui a l'influence la plus importante et évidente sur les émissions moyennes par habitant.

En moyenne, en Suisse, les dix pour cent les plus riches de la population sont responsables, par leur consommation, de 18,7 tonnes de CO₂-eq par an. C'est presque quatre fois plus que les dix pour cent les plus pauvres. La moyenne de l'ensemble de la population est de 10,2 tonnes de CO₂ par habitant et par an.

2. La composition d'un ménage influence ses émissions

Outre le revenu d'un ménage, le nombre de personnes qui le constituent et leur âge influence également le niveau des émissions moyennes par habitant. Les familles génèrent moins d'émissions par habitant que les ménages plus petits, parce qu'elles occupent moins de surface habitable par personne ou que plusieurs personnes utilisent la même voiture. De même, les ménages de personnes âgées vivant seules ou en couple génèrent en moyenne moins d'émissions que ceux composés d'adultes plus jeunes, principalement parce qu'ils sont moins mobiles.

Le degré d'urbanisation et le statut de propriétaire influencent également les émissions d'un ménage. Les propriétaires de leur logement génèrent en moyenne des émissions plus importantes que les locataires. C'est surtout le chauffage qui pèse dans la balance, et les logements des propriétaires sont en moyenne plus grands. En outre les ménages urbains émettent un peu moins d'émissions que les ménages vivant à la campagne ou en agglomération. À cet égard, les émissions dues au trafic sont déterminantes : elles sont les plus élevées pour les ménages vivant en agglomération.

Comment calcule-t-on les émissions des ménages ?

Les données sur les revenus et les dépenses des ménages proviennent de l'enquête sur le budget des ménages (EBM) de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et concernent les années 2015 à 2017. Les données plus récentes manquent, en raison du changement de comportement de consommation pendant la pandémie de COVID. L'EBM recense tous les biens qu'un ménage consomme en un mois – nourriture, carburant, vêtements, sorties au cinéma, etc. – et donne des informations sur la possession de biens durables, voitures, appareils électroniques, etc. Le calcul effectué par la ZHAW prend également en compte lesdites « émissions grises » qui sont générées par la production des biens. Le potentiel de réchauffement global (Global Warming Potential, GWP) indique la responsabilité des ménages. Il mesure l'impact de la consommation sur les émissions de gaz à effet de serre en tonnes d'équivalent CO₂ (CO₂-eq).

Les différences selon toutes les caractéristiques des ménages mentionnées restent globalement les mêmes lorsqu'elles sont comparées au sein d'un même groupe de revenus.

3. Les transports individuels, le chauffage, la nourriture ainsi que les appareils électroniques sont les principaux responsables des émissions.

Le transport privé de personnes, le chauffage, la nourriture et les boissons ainsi que les appareils électroniques sont les principaux responsables des émissions. Cela vaut pour toutes les catégories de revenus. Toutefois, les émissions ne sont pas corrélées avec le revenu de la même manière pour toutes les catégories de consommation. Les émissions liées à l'achat de denrées alimentaires et au chauffage augmentent certes avec le revenu, mais nettement moins que celles dues aux transports. Cela s'explique par le fait que manger et se loger sont des besoins fondamentaux ne permettant pas de faire des économies illimitées. Et inversement, même le ménage le plus riche ne consomme pas des quantités astronomiques de denrées alimentaires. En revanche, la mobilité semble être un bien de consommation que les ménages riches s'offrent beaucoup plus que les ménages pauvres (graphiques 1 et 2).

De plus, les ménages les plus riches accordent plus d'importance à des catégories de consommation qui relèvent plutôt du luxe : vols, hébergement, voyages, sports et loisirs, meubles, articles ménagers et éducation. Les ménages plus pauvres ne produisent pratiquement pas d'émissions dans ces domaines.

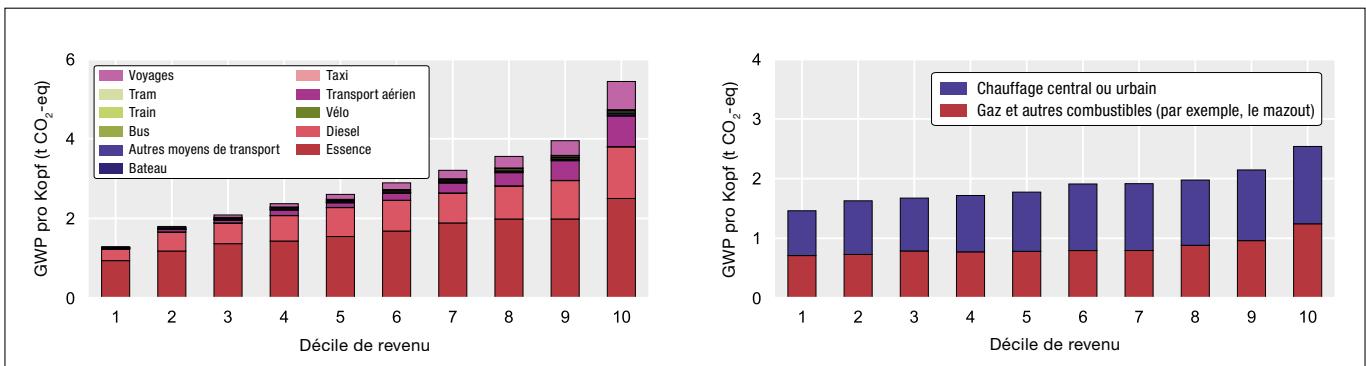
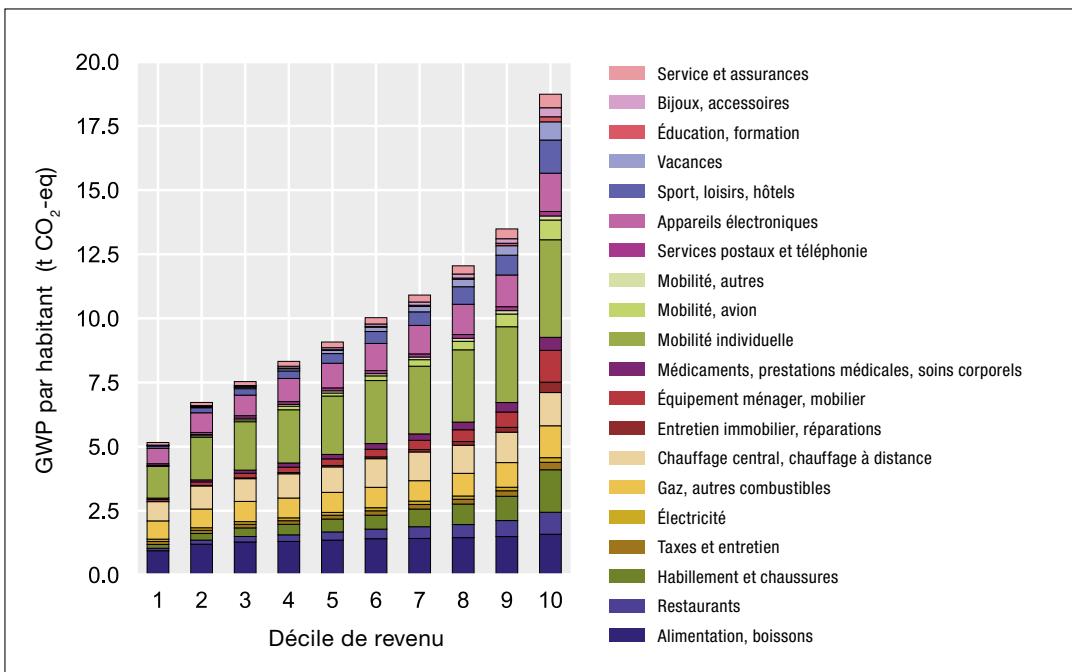
4. Les émissions dues aux transports augmentent fortement en fonction du revenu – beaucoup plus que les émissions dues au chauffage.

De toutes les catégories de consommation, les transports et le chauffage sont celles qui génèrent le plus d'émissions. C'est sur ces deux postes qu'il faut donc s'arrêter en priorité si l'on veut une politique climatique efficace. Toutefois, le lien entre les émissions et le revenu n'est pas le même dans les deux catégories :

Les émissions dues aux transports augmentent fortement avec le revenu – beaucoup plus que les émissions dues au chauffage. On voit que les personnes avec des revenus plus élevés voyagent plus, mais ne consomment pas tellement plus de chauffage (voir graphique 2). Les raisons en sont évidentes : la taille d'un appartement ou d'une maison est soumise à certaines limites. La température ambiante atteint un niveau agréable à un moment donné. En outre, les riches vivent dans des logements plus récents, mieux isolés et nécessitant moins de chauffage. En matière de mobilité en revanche, les possibilités financières sont bien plus corrélées avec la fréquence et la distance des déplacements en voiture ou en avion.

Le fait que les émissions dues aux transports augmentent nettement plus avec le revenu que celles dues au chauffage signifie également que les ménages les plus pauvres supportent une plus grande part des coûts supplémentaires en cas de renchérissement du chauffage qu'en cas de renchérissement de l'essence et du diesel.

Graphique 1 : Émissions par habitant par décile de revenu et par catégorie de consommation.



Graphique 2 : Émissions par habitant dans les secteurs du transport et du chauffage, par décile de revenu.

Que signifient ces résultats pour une politique climatique suisse socialement responsable ?

Les évaluations présentées ici sont pertinentes à plusieurs égards pour la politique climatique suisse. Premièrement, elles permettent de savoir si les mesures actuelles de politique climatique couvrent effectivement les catégories de consommation pertinentes. Deuxièmement, elles permettent d'identifier les ménages qui portent une responsabilité particulièrement importante dans les émissions nuisibles au climat. Enfin, elles permettent d'estimer l'effet distributif des mesures basées sur les prix dans les différents domaines de consommation. Les taxes d'incitation et autres mesures qui renchérissent la consommation nuisible au climat sont jugées particulièrement efficaces.

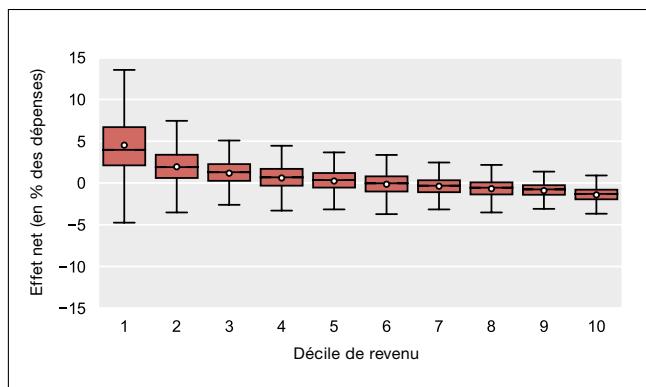
Les conclusions suivantes sont essentielles dans la perspective de la pauvreté :

1. Pour atteindre l'objectif net zéro, tous les ménages doivent réduire leurs émissions – mais les riches beaucoup plus que les pauvres.

Pratiquement tous les ménages en Suisse produisent trop d'émissions. Cela signifie que tout le monde doit réduire sa consommation, y compris les pauvres. Les 5,2 tonnes de CO₂-eq produites en moyenne par an et par personne dans un ménage pauvre en Suisse restent nettement supérieures à ce que préconisent les objectifs climatiques de Paris. En ce qui concerne leur consommation, la grande majorité des ménages en Suisse ne vivent donc pas en conformité avec les objectifs climatiques.

Toutefois, les ménages riches sont bien plus responsables que les ménages pauvres. La consommation des 10 pour cent de revenus les plus élevés génère en moyenne près de quatre fois plus d'émissions que celle des 10 pour cent les plus faibles. Une politique climatique socialement équitable doit donc mettre les riches bien plus à contribution que les pauvres.

La majeure partie des émissions des ménages provient des secteurs des transports, du logement ou du chauffage, de l'alimentation et des boissons, et des appareils électriques. Ces biens jouent un rôle important dans la consommation de toutes les catégories de revenus. Mais c'est chez les ménages les plus pauvres qu'ils pèsent le plus par rapport au total des émissions. Du point de vue de la politique clima-



Graphique 3 : Coût net (taxes moins redistribution) d'une tarification globale de toutes les émissions nocives pour le climat par rapport aux dépenses des ménages, par décile de revenu.

tique, un renchérissement sur ces catégories de consommation est nécessaire. Mais ce renchérissement toucherait les ménages les plus pauvres de manière disproportionnée par rapport à leurs dépenses totales. Il faut donc prévoir des mécanismes de compensation, faute de quoi la situation serait antisociale.

2. Du point de vue de la politique climatique et sociale, une taxe d'incitation sur l'essence et le diesel serait juste, et socialement plus acceptable que la taxe d'incitation existant sur le chauffage.

Il est possible de rendre socialement acceptable la tarification des biens de consommation à fortes émissions. Une taxe CO₂ sur l'essence et le diesel en est un bon exemple : les ménages les plus pauvres sont moins sollicités en termes nets lorsqu'on redistribue la part la plus importante possible des prélèvements à parts égales à la population (montant par habitant).

C'est également le cas si une taxe d'incitation avec une redistribution élevée englobait toutes les émissions nuisibles au climat que la Suisse génère partout dans le monde. Selon

les calculs de la ZHAW, en cas de redistribution intégrale des taxes issues d'une tarification globale des émissions, les ménages les plus pauvres reçoivent en moyenne plus qu'ils ne paient, puisque justement, ils consomment nettement moins (graphique 3).

Toutefois, si l'on examine de plus près l'impact pour les ménages d'une taxe d'incitation sur les émissions nocives pour le climat, on constate de grandes différences au sein même des groupes de revenus les plus bas. Le graphique 3 le montre. Certes, la moyenne des ménages les plus pauvres en bénéfice, mais certains subiraient tout de même une charge financière nettement plus importante que les ménages plus riches. Il faut donc examiner de plus près ces cas de rigueur. Il faut cibler certaines mesures pour les ménages qui, pour de bonnes raisons, ne peuvent pas réduire leur consommation en termes d'émissions.

Le fait que la Suisse n'ait jusqu'à présent prélevé des taxes d'incitation que sur les systèmes de chauffage fossiles, et non sur les carburants fossiles, est discutable tant du point de vue de la politique climatique que du point de vue de la compatibilité sociale. En matière de chauffage, l'incitation à réduire les émissions fonctionne surtout pour les propriétaires de maisons individuelles qui peuvent par exemple remplacer un chauffage au fioul par une pompe à chaleur. Les locataires ne peuvent pas choisir comment leur logement est chauffé, mais ils paient les taxes. Les taxes d'incitation sur l'essence et le diesel permettent de faire payer de manière plus ciblée les pollueurs qui peuvent en outre s'offrir une alternative plus respectueuse du climat. Enfin, l'effet de répartition plaide également davantage en faveur d'une taxe d'incitation sur les carburants fossiles : les émissions dans le domaine des transports augmentent fortement avec le revenu – beaucoup plus que les émissions dues au chauffage. Les ménages pauvres seraient proportionnellement moins touchés par une taxe d'incitation sur l'essence et le diesel que par la taxe existante sur les combustibles fossiles.



L'étude de la ZHAW : Landis, Florian: Distributional Impacts of Swiss Climate Policy, March 2024.



Prise de position de Caritas sur une politique de mobilité respectueuse du climat et socialement acceptable (2024)

1 Oxfam, Climate Equality : A planet for the 99 %, 2023, <https://policy-practice.oxfam.org/resources/climate-equality-a-planet-for-the-99-621551/> (14.02.2024).

2 Ibid. ; Chancel et al., Climate Inequality Report 2023, <https://wid.world/fr/news-article/climate-inequality-report-2023-fair-taxes-for-a-sustainable-future-in-the-global-south-2/> (07.03.2024) et Sotomo, Helion Energy Turning Index, 2024, <https://sotomo.ch/site/projekte/energiewende-index/> (14.02.2024).

3 Pour plus d'informations, voir Landis, Florian: Distributional Impacts of Swiss Climate Policy, mars 2024, <https://digitalcollection.zhaw.ch/handle/11475/30465>.