

Entreprises privées et publiques

129 – Entreprise privée (Orbeo, filiale de Société Générale et Rhodia)

Le Livre Blanc ainsi que le Communiqué de Presse du 10 juin sur la réflexion préalable à la mise en place d'une contribution climat-énergie affirment très tôt que le mécanisme des quotas n'est pas adapté au traitement du secteur diffus. Cette affirmation n'est pas étayée, ni même justifiée. Il s'agit apparemment d'un pré-supposé plutôt que d'une conclusion résultant d'une réelle analyse. Entreprise française, nous sommes un des principaux intervenants sur le marché des quotas, au niveau mondial. A notre connaissance, des acteurs intervenants du marché européen des quotas de CO2 n'ont pas été consultés dans les travaux préalables à la mise en place de la contribution. La Commission Keller n'a pas non plus auditionné des acteurs de marché, qui auraient été à même de donner un retour d'expérience factuel sur le fonctionnement du marché, ses succès et ses points d'amélioration. Mr. Rocard dans son document sur les enjeux de la conférence, souligne que la mécanique du marché des quotas est très imparfaite - mais là non plus aucune justification n'est donnée à ce jugement. Il indique aussi que ce marché est difficile à comprendre. Là réside surtout le problème, sans aucun doute. L'absence de pédagogie de la Commission Européenne envers le grand public ou les décideurs lors de sa mise en place, son statut très technique, font que ce marché demeure mal connu encore aujourd'hui, même s'il n'est plus vraiment "en train de se mettre en place" comme Mr. Rocard l'affirme. Inversement, peu d'efforts sont faits par une administration et un corps politique français plus à l'aise historiquement et culturellement avec l'outil fiscal, pour entrer dans l'analyse des mérites d'un tel marché, et l'extension possible de son utilisation. Le marché fonctionne. Son principe est sain. Il permet de réduire les émissions et de fournir un signal-prix carbone. Ce prix est certes variable, ce qui était le principe du marché, mais il permet ainsi l'adaptation de la contrainte effective à la réalité économique et à la santé des industries qui y sont soumises. Certains ont craint initialement que le prix ne soit insupportable pour la compétitivité européenne. Actuellement il est plutôt reproché au marché de ne pas savoir faire émerger un prix suffisamment élevé pour justifier la rentabilité de technologies alternatives faiblement intensives en CO2. N'oublions pas que le prix que le marché produit résulte des contraintes (niveau des quotas) mises en place, et ne fait que refléter le niveau de ces contraintes. Le prix actuel révèle non pas un dysfonctionnement du marché mais un consentement social à payer globalement insuffisant au regard des réductions d'émissions à consentir pour limiter le risque de changement climatique. La taxe ne sera pas un instrument miracle. Sa mise en place à un niveau adéquat (donc élevé, pour envoyer un réel signal-prix susceptible d'inciter les acteurs économiques à un changement de comportement) se heurtera au même problème du consentement à payer. La taxe sera de plus un outil difficile à mettre en place (quel est le bon niveau initial), à piloter (comment mesurer son impact réel sur les émissions puisqu'il faudra évaluer l'impact du reste de l'évolution économique), et probablement injuste (les principes évoqués, de façon encore très floue, dans le Livre Blanc, conduisent déjà à voir que certains paieront certainement plusieurs fois le CO2). Le marché ne peut sans doute pas être utilisé pour couvrir 100% des émissions - cela n'est ni faisable ni souhaitable. Cependant la couverture d'une bonne partie des secteurs diffus peut être opérée par la régulation amont, et non au point d'émission. Ainsi les émissions provenant de la combustion d'énergie fossile dans les véhicules peuvent être couvertes en assujettissant aux quotas non directement l'utilisateur final, mais l'importateur ou le producteur de l'énergie (exemple : raffineurs). Ceci permet de préserver le mode de fonctionnement essentiel du marché, source de son efficacité, à savoir le traitement d'un nombre de sources limitées. Cette possibilité ne semble pas avoir été du tout envisagée. Les infrastructures permettant le fonctionnement du marché des quotas existent (registres, plateformes d'échanges, suivi des émissions, reporting...). Ils peuvent être utilisés pour agir sur les émissions de façon beaucoup plus simple qu'au moyen d'une taxe qui sera différenciée par secteurs et produits, à moindre coût, et en tout état de cause avant 2011. Les Etats-Unis étudient actuellement la mise en place d'un marché au niveau fédéral en 2012 qui couvrirait 85% des émissions totales de gaz à effet de serre, et en particulier les transports, avec des modalités d'ores et déjà très détaillées. A l'heure où la principale économie et le principal émetteur de CO2 de la planète se prépare à cette initiative majeure, le débat interne à l'administration française ayant conduit à privilégier un instrument fiscal nous semble précipité et porter le risque de conclusions hâtives parce qu'insuffisamment informées sur les possibilités alternatives. Nous demandons à être invités à la conférence des experts afin que soit dressé le bilan du fonctionnement du marché des quotas sur une base factuelle et documentée, et que le débat sur les différents instruments économiques envisageables soit ré-ouvert.

249 – Entreprise privée (Société Générale)

Contribution à la conférence des experts sur la contribution climat et énergie (CCE) Nous considérons les enjeux climatiques d'une ampleur telle que si la route du business-as-usual n'est pas profondément réorientée, c'est l'économie mondiale et celle de notre pays qui seront gravement pénalisées. Les acteurs économiques doivent recevoir des signaux-prix clairs et suffisamment forts pour changer leur choix d'investissement, leurs modes de production et de consommation. En particulier, la CCE devra agir comme un puissant stimulus à

l'innovation vis-à-vis des entreprises pour baisser leurs coûts de production et leurs frais de fonctionnement mais surtout proposer des nouveaux produits et services décarbonés qui trouveront de nouveaux marchés, tant en France qu'à l'international. Nous considérons la CCE comme un levier d'amélioration de la compétitivité des entreprises françaises, qui en anticipant ainsi ce que les Directives européennes ne manqueront pas d'imposer demain, prendront une longueur d'avance sur la concurrence étrangère. La CCE devra également être un instrument d'incitation pour modifier les comportements des ménages, sous réserve de respecter le point 4 ci-dessous. Ces raisons nous conduisent à penser qu'une taxe est l'outil le mieux adapté car plus lisible pour l'ensemble des acteurs économiques et bénéficiant de coûts de transactions réduits.

- 1/ Définition : la CCE, comme son nom l'indique, doit taxer aussi bien les GES, et pas uniquement le CO₂, mais aussi l'énergie, l'objectif de maîtrise des consommations d'énergie et d'amélioration de l'efficacité énergétique restant prioritaire. Pour autant, la CCE ne doit pas se substituer à l'instrument de la réglementation, qui reste indispensable. La complémentarité de la taxe et de la réglementation est nécessaire pour impulser un véritable changement en matière de comportements.
- 2/ Périmètre : la CCE ne doit pas concerner les émissions déjà soumises à la Directive européenne sur les quotas, uniquement pour le pourcentage d'émissions soumis aux enchères, le pourcentage d'émissions qui est alloué gratuitement doit pouvoir être pris en compte, de façon à éviter que certaines entreprises soumises à la CCE ne rentrent en concurrence directe avec des entreprises dans le champ de l'ETS qui reçoivent des quotas gratuitement.
- 3/ Cohérence : la CCE doit s'intégrer harmonieusement dans un paysage déjà diversifié où de multiples instruments économiques incitent (plus ou moins efficacement) aux énergies renouvelables et aux technologies propres (tarifs de rachat de l'électricité verte, certificats verts, certificats d'économie d'énergie, TVA différenciée, bonus-malus...). Des analyses de la valeur, des études d'impacts respectifs et des calculs d'élasticité devront être menés, afin d'éviter les effets collatéraux négatifs, les distorsions non voulues et de garantir la rationalité des choix des acteurs économiques.
- 4/ Efficacité : la CCE devra s'appliquer à l'amont de la chaîne de valeur (upstream), c'est-à-dire essentiellement aux producteurs, qui ont la possibilité de faire évoluer leur outil de travail et de faire jouer la concurrence verte entre leurs fournisseurs, sachant qu'une partie des coûts seulement sera répercutée sur l'acheteur final (via les effets de la concurrence et de l'innovation). Et non à l'aval (downstream), c'est à dire au consommateur, puisque celui-ci a rarement le choix de faire jouer les effets de substitution, à prix équivalents, et que la forte pression sur son pouvoir d'achat réduit drastiquement ses marges de manœuvre. De plus, une taxation de l'aval entraînerait d'importantes complexités pratiques de mise en œuvre et donc des coûts d'administration et de transaction contre-productifs.
- 5/ Universalité : 1 tonne de carbone ayant le même impact sur le climat, d'où qu'elle soit émise et par n'importe qui, le prix doit s'appliquer de façon homogène à l'ensemble des catégories d'acteurs et à l'ensemble des acteurs dans chaque catégorie, le carbone pouvant être considéré comme une monnaie, donc fongible et universelle.
- 6/ Additionalité : nous sommes en faveur d'un système dit « additionnel », beaucoup plus facile à mettre en œuvre, par rapport au système dit « différentiel », la plupart des taxes existantes ayant d'ailleurs d'autres finalités.
- 7/ Principes et modalités de calcul : la valeur carbone est liée aux objectifs globaux de réduction que les pays doivent se fixer, aujourd'hui une division par 4, au moins, de nos émissions de CO₂ en 2050. Mais aussi à la pente de la courbe, car plus on tarde à agir plus on accroît le surcoût pour demain. La formule de calcul doit intégrer : - les évolutions des prix des énergies fossiles en les contrebalançant avec un amortisseur de chocs - progressivité : un coefficient de progression dans le temps et selon les quantités - un taux d'actualisation qui prennent en compte un degré de qualité de vie acceptable pour les générations futures. Si la formule mathématique de fixation du prix du carbone doit être simple, connue et compréhensible de tous les acteurs, le régulateur doit prévoir, à échéances régulières, d'en actualiser les paramètres, en fonction notamment de l'avancée des sciences et d'une meilleure connaissance des coûts (des préjudices et de leur réduction).
- 8/ Redistribution : les revenus de la taxe doivent être réinjectés dans l'économie de l'environnement (et non noyés dans le grand chaudron fiscal). Que ce soit directement, en les redistribuant équitablement à chaque citoyen (pour éviter les effets d'éviction sociale). Ou indirectement, en subventionnant la recherche, l'innovation et les investissements dans les énergies sans carbone et la maîtrise de l'efficacité énergétique, à due proportion des efforts et résultats des acteurs vertueux. La réalisation des objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement et de ceux du paquet climat européen a besoin de sources de financements. La problématique du niveau global des prélèvements, de leurs priorités d'affectation, de l'équité et de l'efficacité de telle ou telle catégorie de taxe, relève du politique donc du citoyen-électeur et non de tel ou tel intérêt particulier de telle ou telle catégorie d'agent économique.
- 9/ Internationalisation : des pontages devront être étudiés avec le marché européen du carbone afin de piloter la trajectoire vers une harmonisation globale des prix. Par ailleurs, le sujet du mécanisme d'ajustement aux frontières pour inclure le carbone importé afin d'éviter les distorsions de concurrence internationale devra être positionné par rapport au dossier CCE. Enfin, l'étude et la mise en place de la CCE doivent être accompagnées d'actions fortes au niveau européen et mondial (OMC) pour convaincre du bien fondé de la démarche française et créer un effet d'entraînement.

254 – Entreprise publique (GDF-SUEZ)

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement prévoit que « l'Etat étudiera la création d'une contribution dite climat-énergie en vue d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie ». GDF SUEZ, acteur majeur des marchés de l'électricité, du gaz et des services d'efficacité énergétique, livre ici ses premières réflexions relatives à une telle contribution. GDF SUEZ comprend le principe d'une telle contribution mais souhaite appeler l'attention des autorités françaises sur les éléments fondamentaux à respecter pour faire de cette taxe un outil répondant de façon véritablement efficace aux objectifs poursuivis par la France et l'Union européenne en matière de lutte contre le changement climatique et de maîtrise de la demande énergétique. Convient-il d'appliquer la Contribution climat énergie (CCE) aux secteurs déjà soumis au système européen d'échange de quotas (EU-ETS) ? GDF SUEZ soutient l'hypothèse proposée dans le Livre Blanc selon laquelle il convient d'exempter les installations soumises à l'EU-ETS du paiement de la CCE au risque sinon d'induire des « doubles peines ». L'efficacité du dispositif suppose en effet que le client final reçoive le bon signal économique et écologique, une et une seule fois, ce qui est déjà acquis pour le prix des biens produits par des installations soumises au système ETS, hormis le cas particuliers de tarifs régulés ne reflétant pas les prix. Quelle doit être l'assiette de la CCE ? GDF SUEZ partage l'opinion exprimée dans le Livre Blanc selon laquelle la taxation des produits mis à la consommation finale, à proportion de l'énergie consommée et des émissions de CO₂ induites par leur cycle de production et de commercialisation, serait excessivement complexe. GDF SUEZ considère qu'il sera plus simple et non moins efficace de taxer les consommations d'énergie in-termédiaire. A cet égard, GDF SUEZ considère que l'assiette de la CCE doit inclure l'ensemble des énergies y compris l'électricité, à l'image des choix fiscaux de la Suède, dont le mix énergétique présente de fortes similitudes avec le nôtre. C'est en effet le moyen nécessaire pour encourager les consommateurs à adopter des comportements sobres en énergie primaire et en carbone, ainsi que le projet de loi le prévoit, sans discrimination ni distorsion induite de concurrence. C'est aussi une façon de s'inscrire d'ores et déjà, dans la perspective de la révision de la directive européenne sur la fiscalité énergétique. De façon à assurer l'efficacité économique et écologique de la CCE, GDF SUEZ considère que l'assiette de la CCE ne devrait pas connaître d'exemptions, hormis éventuellement pour les consommations d'énergies renouvelables, non carbonées ou carbonées (dont biogaz), et pour les émissions de CO₂ induites par celles-ci, sans préjudice des questions relatives aux effets macroéconomiques évoqués plus bas. Les taxes existantes en France sur les énergies fossiles vont-elles avoir les effets attendus et comment articuler les taxes existantes avec une éventuelle CCE ? GDF SUEZ soutient l'approche « additionnelle » évoquée dans le Livre Blanc, qui consiste à ajouter la CCE aux différentes taxes existantes. En effet, GDF SUEZ considère que c'est le meilleur moyen de promouvoir les solutions énergétiques les plus performantes économiquement et écologiquement. Quel devrait être le niveau de la CCE et comment devrait-il évoluer dans le temps ? Sachant que la CCE, ne serait-ce que dans sa composante climat, pourrait représenter des montants très significatifs pour les consommateurs - une augmentation potentielle de 15% de la facture au client final de gaz naturel, sous l'hypothèse d'un taux de 32€/t CO₂ - GDF SUEZ plaide pour une mise en place progressive de la CCE, de façon à assurer la compréhension et l'adhésion des citoyens, de donner le temps nécessaire à l'évolution des comportements et de permettre une adaptation du dispositif en fonction des retours d'expérience. GDF SUEZ considère qu'il serait par exemple raisonnable de faire croître la composante climat de la CCE jusqu'à ce qu'elle rejoigne la valeur tutélaire recommandée par la commission ad-hoc du Centre d'analyse stratégique sur des durées de l'ordre de 5 à 10 ans, comparables aux délais intégrés dans la directive ETS pour la disparition des quotas gratuits. En toute hypothèse, GDF SUEZ recommande que la valeur de la CCE soit régulièrement comparée aux prix observés sur les marchés européens ou internationaux de CO₂ pour assurer un contrôle de cohérence et en tirer le cas échéant les conclusions requises.

Comment accompagner la mise en place d'une éventuelle CCE pour la rendre plus efficace ? Une part importante des économies recherchées n'est atteignable qu'au prix d'investissements en matière d'efficacité énergétique (isolation, matériels plus efficaces...) et supposent donc un engagement continu et durable de l'ensemble des parties prenantes, industrielles et publiques. Les travaux du Grenelle ont bien souligné que l'expertise et les sommes à mobiliser pour réaliser de tels investissements sont considérables. Le dispositif des obligations et certificats d'économie d'énergie (O-CEE), qui encourage les producteurs d'énergie à stimuler des investissements d'économie d'énergie chez leurs clients, doit être articulé avec la CCE. GDF SUEZ considère ainsi qu'une redistribution d'une part non négligeable des recettes issues de la perception de la CCE devrait être redirigée, au travers de baisses des prélèvements obligatoires, non seulement vers les travaux d'économies d'énergies mais aussi vers le financement des services d'efficacité énergétique, les investissements industriels écologiquement performants et la recherche et l'innovation dans les nouvelles technologies de l'énergie. De telles mesures démultiplieraient immanquablement l'effet incitatif de la CCE. Quelles sont les conséquences macroéconomiques de la CCE ? GDF SUEZ partage le point de vue selon lequel la CCE pourrait avoir des effets macroéconomiques positifs, dès lors qu'elle permettrait d'internaliser des externalités environnementales,

pourvu qu'elle soit assortie, à due concurrence, d'une baisse d'autres prélèvements obligatoires plus défavorables à l'économie. GDF SUEZ veut aussi insister sur les enjeux de redistribution sociale de la CCE en particulier pour la con-sommation d'énergie. Pour les ménages les plus modestes, GDF SUEZ souhaite la mise en place d'un dispositif de compensation sous condition de revenus et forfaitaire indépendamment des consommations effectives (de façon à conserver l'incitation aux économies), avec une attention particulière aux logements collectifs.

275 – Entreprise privée (GREENEXT)

Comptabilité carbone : Établir un même corpus méthodologique à l'attention des entreprises pour une taxe assise sur les produits Clarifier et faire comprendre aux yeux de tous la contribution « climat-énergie » passe la mise en place d'une taxe assise sur les produits (catégories de produits dans une période transitoire) et par la mise au point d'un même corpus méthodologique en matière de comptabilité carbone des entreprises La contribution « climat-énergie » (ou taxe carbone) vise à favoriser la baisse des émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie fossiles des sources diffuses dont font partie les produits de consommation courante. Elle doit permettre d'encourager des modes de production, distribution et consommation sobres en carbone et en énergie. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que la contribution « climat-énergie » soit bien acceptée par ceux qui consomment, dans un contexte de tension économique forte sur le pouvoir d'achat. La contribution « climat-énergie » sera acceptée par les citoyens, si elle est : - Comprise : pourquoi faire ? - Visible : quel est le prix du CO₂ affecté aux produits ? - Actionnable : quelles substitutions sont possibles pour un même usage ? 1) L'information sur le prix CO₂ des produits, indissociable d'une fiscalité destinée à faire évoluer les comportements Les expériences récentes d'affichage du profil environnemental des produits nous montrent que les consommateurs peuvent être rapidement sensibilisés à l'impact écologique de leur consommation. Pour passer à l'action, ils demandent à comprendre les indicateurs et à être guidés dans leur choix avec des recommandations de consommation claires, simples et faciles à mettre en œuvre. C'est pour eux, le moyen d'acquérir une nouvelle liberté de choix qui les valorisent et peut progressivement favoriser le changement de leurs comportements. « Consommer mieux » sous l'effet de la fiscalité environnementale est possible, à la condition de l'accompagner d'une nouvelle pédagogie de la consommation. A l'inverse une fiscalité « cachée » fait courir le risque d'augmenter, encore, la défiance qui existe vis-à-vis des acteurs économiques, et d'alimenter la tendance déjà émergente du « consommer moins ». Des gisements de maîtrise de la demande existent. Des données sont d'ores et déjà disponibles, qui montrent qu'au sein d'une même catégorie de produits, des substitutions sont possibles et qu'elles ne coûtent pas plus cher au consommateur. 2) Une assiette pouvant être assise sur le volume de carbone émis sur le cycle de vie des produits Il est possible d'évaluer, dans un laps de temps raisonnable, le volume de carbone émis lors des processus de production et de transport sur la totalité du cycle de vie des produits courants. En effet, dans une 1ère étape, ce volume de carbone peut être évalué pour des catégories de produits représentatives d'un rayon donné en utilisant la méthode de l'Analyse du Cycle de Vie et en reconstituant les flux d'énergie au moyen des statistiques d'activité nationales ; à ce stade un même taux serait appliqué à une catégorie de produits regroupant des produits manufacturés différents mais similaires (le même type de calcul peut être mené pour les produits importés). Dans une période transitoire, les volumes de carbone ainsi évalués pourraient être progressivement précisés avec les données d'activité spécifiques des industriels et des distributeurs (voire des consommateurs), le temps que soient mises en place dans les entreprises, des systèmes de comptabilité carbone permettant cette spécification des données. Il est impératif que les entreprises utilisent le même corpus de règles méthodologiques pour tenir leur comptabilité carbone. C'est le sens des travaux menés actuellement par la plate-forme AFNOR-ADEME pour préparer la future obligation réglementaire d'affichage environnemental applicable aux produits de consommation. 3) La demande, facteur d'accélération de l'évolution de l'offre L'étiquette énergie sur les appareils ménagers a permis une nette amélioration des performances énergétiques des gros appareils. Ce retour d'expérience concret nous a montré que l'information du consommateur peut modifier la demande et que cette nouvelle demande peut favoriser une amélioration de l'offre. Un consommateur mieux éduqué, capable de faire de nouveaux arbitrages de consommation, peut amener les acteurs économiques à effectuer des choix pertinents en matière de renouvellement et d'utilisation des équipements. Le distributeur a un rôle clé à jouer dans la mise en place de ce cercle vertueux, qui va au-delà de ses propres impacts carbone. Au moyen de ses programmes de relation client, le distributeur a la capacité de mettre en avant auprès de ses clients des produits plus sobres en carbone. Il est cependant essentiel de ne pas modifier brutalement les règles concurrentielles en s'attachant dans une première étape à appliquer un même taux à une catégorie de produits indépendamment des processus particuliers des industriels. 4) Des comportements plus sobres en carbone, la fiscalité au service de la responsabilité collective Le consommateur est responsable de ses choix de consommation, il le sera d'autant plus qu'il aura connaissance des impacts de sa consommation. L'industriel et le distributeur sont responsables sur leurs périmètres respectifs, de leurs choix d'équipement. Le distributeur est aussi et surtout responsable de

l'offre qu'il constitue dans ses magasins et de la façon dont il la met en avant. La fiscalité doit pouvoir couvrir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en accélérant la réorientation de la demande. La mise en place d'un prélèvement représentatif par catégorie de produits dans une première étape pourrait permettre aux industriels de s'adapter sans modification brutale des règles concurrentielles. La valeur carbone par catégorie de produits sur laquelle serait assise la fiscalité au démarrage, pourrait devenir une valeur de référence du marché pour identifier « les points chauds ». Chaque industriel pourrait dans une période transitoire, mettre en place les démarches de progrès lui permettant de s'améliorer, si besoin, par rapport à la valeur de référence. Le consommateur pourrait avoir connaissance du prix CO2 au niveau d'une catégorie de produits. Le distributeur serait à même de proposer des recommandations de consommation valorisant les gisements de maîtrise de la demande, sans que soient perturbées les règles concurrentielles existantes aujourd'hui. Caroline Alazard, présidente de Greenext, membre de la plateforme AFNOR-ADEME « Affichage environnemental des produits de grande consommation »

276 – Entreprise publique (EDF)

La fiscalité énergie – climat – Réponse à la consultation du MEEDAAT

1. Les objectifs d'une contribution climat-énergie L'objectif d'une telle contribution est - d'intensifier la lutte contre le changement climatique... - ...tout en la rendant aussi équitable que possible en agissant de façon homogène dans les différents secteurs.

2.L'efficacité d'un tel outil Nous sommes engagés dans la lutte contre le changement climatique et dans ce but entendons réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il convient d'obtenir ces réductions au moindre coût. Pour cela, le plus efficace est un signal de prix du carbone qui les pénalise. De la sorte, les acteurs économiques capables de consommer moins, de consommer différemment ou d'investir dans des procédés nouveaux sont incités à engager toutes les actions ou prendre toutes les mesures moins coûteuses que ce signal de prix. - Les deux méthodes envisageables pour ce faire, quotas et taxes, incitent aux mêmes comportements. Dans la pratique, on choisit l'une ou l'autre voie selon divers critères dont beaucoup sont d'ordre pratique. Il apparaît commode : - de créer des systèmes de quotas dans des secteurs où les émissions sont plutôt concentrées, grandes industries, électricité, transport - aérien - de privilégier des taxes dans les secteurs où les émissions sont diffuses tels que le transport individuel ou le bâtiment.

3. Les formes que pourrait prendre la contribution climat Un système est efficace et équitable si chaque secteur économique est soumis à un signal comparable de prix du carbone, que ce soit sous forme de taxes ou de quotas. Ce n'est pas le cas aujourd'hui : Une partie de l'industrie lourde et l'électricité sont soumis à des quotas aujourd'hui partiellement payants, et totalement payants à partir de 2013. Le reste de l'économie et la combustion directe des hydrocarbures et du charbon ne sont soumis ni à quotas ni à taxe carbone. De ce fait la concurrence n'est équitable ni entre les utilisations directes de l'énergie par les ménages ni entre des industries, des services ou des usages alimentés par des énergies différentes, comme le véhicule conventionnel et le véhicule électrique. Dans ces conditions, il y a avantage pour la collectivité à mettre en place une taxe carbone sur les secteurs non couverts par le système de quotas européen, en particulier les secteurs d'émissions diffuses comme le bâtiment et les transports.

4. L'articulation d'une contribution avec les outils existants Une telle taxe viendrait compléter les outils existants et constituerait avec eux un ensemble cohérent et complet. Le dispositif existant comprend déjà, comme indiqué en réponse à la question 3, le dispositif européen de quotas. Ensemble, les quotas et la taxe constitueraient un dispositif global et cohérent de lutte contre le changement climatique. Il existe également des taxes et redevances qui, selon le principe pollueur-payeur, font supporter aux entreprises du secteur de l'énergie le coût des effets externes de leur activité qui ne sont pas pris en compte par le marché. - Dans l'ensemble, le montant de ces taxes est déjà très élevé dans le secteur de l'énergie. - Dans le cas particulier du secteur électrique, ces taxes couvrent largement les effets de la production d'électricité sur l'environnement (taxation des installations nucléaires de base, redevance hydraulique, redevance pour rejets dans les rivières et en mer, etc.). Pour situer les ordres de grandeur, EDF supporte plus de 500 millions d'euros par an de taxes et redevances au titre des effets de son activité, dont plus de 400 au titre des installations nucléaires. A ces montants il faut ajouter les redevances hydrauliques. - Ces taxes sont donc le pendant, pour des effets locaux sur l'environnement, du dispositif actuel concernant le changement climatique.

Associations de protection de l'environnement

73 – Association de protection de l'environnement (Samois-sur-Terre)

Madame, Monsieur La presse suggérant les lecteurs à s'exprimer sur la contribution énergie-climat via le présent site, je souhaite présentement vous faire part de mon plus vif soutien pour l'application de celle-ci dans les meilleurs délais. Vous invitez « les experts à contribuer ». Ainsi m'exprimant ici en tant que simple citoyen, je vous prierais de bien vouloir m'indiquer si je dois envoyer mes suggestions à une adresse différente. L'argumentaire des experts (en énergie, climatologie ou économie) favorables à l'application de cette « taxe carbone » est suffisamment solide pour être confiant quand au bon déroulement des débats. Cependant je souhaiterais exprimer ma crainte de voir certains propos de mes concitoyens constituer un frein à la bonne application de cette contribution énergie-climat : 1. Il y a toujours cette fausse idée de la taxe carbone qui irait affaiblir davantage les « pauvres » ou « modestes », ce qui est faux pour deux raisons, la taxe carbone est même éminemment sociale : - Premièrement, ce sont les aisés qui sont les plus consommateurs, donc les plus émetteurs, donc les plus taxés : logements de plus grande surface à chauffer, véhicules plus émetteurs, mobilité accrue, possession de biens de consommation (qui seront aussi touchés dans leur ensemble puisque consommateurs d'énergie), etc. - Deuxièmement, les plus modestes seront les plus touchés par la baisse des ressources en hydrocarbures, puisque davantage vulnérables à la montée des prix en résultant ; une montée caractérisée par des fluctuations soudaines et imprévisibles qui plus est. La contribution aura le principal avantage de nous préparer à la baisse des énergies fossiles, et atténuera ces fortes fluctuations aléatoires et inéluctables. 2. Autre fausse idée de penser que les pays appliquant cette taxe s'affaiblissent par rapport aux autres : non, s'il revient plus cher d'acheter des produits étrangers (à cause du CO2 émis par le transport) que locaux, ça ne peut qu'encourager l'économie locale. L'encouragement serait le même pour une agriculture biologique, moins émettrice donc fiscalement avantagée, et créatrice d'emplois (qui doit voir sa fiscalité réduite). Vous remerciant de m'avoir lu, je vous renouvelle mon soutien total à cette contribution énergie-climat, et vous souhaite le meilleur déroulement possible pour l'aboutissement de ce dossier. Très cordialement Vincent Lepoivre vinclepoivre@wanadoo.fr

139 - Association de protection de l'environnement (Sauvons Le Climat)

1. La contribution "climat-énergie" ne devrait porter que sur les émissions de GES. Ici nous nous contenterons de parler des émissions de CO2 liés à la consommation d'énergie. Nous recommandons une taxe portant sur les importations de pétrole, de gaz et de charbon. Le niveau de la taxe est ajusté chaque année de manière à ce que soit respectée une "trajectoire des émissions" donnant la valeur des émissions de CO2 chaque année de manière à arriver à la réduction de 14% en 2020 pour les secteurs hors ETS. 2) Par principe, la taxe devra être ajustée de manière à ce que l'objectif des -14% soit atteint en temps. 3) Nous proposons que la moitié du revenu de la taxe soit redistribuée sous forme d'une somme versée à tous les contribuables des deux premières tranches de l'impôt sur le revenu (la première tranche consistant en la non imposition) selon le principe d'une part par membre du foyer fiscal. L'autre moitié du revenu permettrait de diminuer les charges sociales salariales. Il faudra prévoir le versement d'une provision afin que le versement d'un premier chèque précède l'instauration de la taxe. 4) Nous ne pensons pas judicieux de profiter de la mise en place de la nouvelle taxe pour refondre le système fiscal français. 5) Les industries parties du système ETS pourront acheter leurs combustibles fossiles hors taxe carbone. 6) La production d'électricité est incluse dans le système ETS. Il n'y a donc pas lieu de taxer davantage l'électricité. Par contre un système bonus malus sur le prix des abonnements pourrait être appliqué sur le contenu en CO2 de l'électricité vendue par les opérateurs.

232 à 236 - Association de protection de l'environnement (Collectif "Sauvons le Climat")

Redistribution de la taxe carbone Nous proposons que la moitié du revenu de la taxe soit redistribuée sous forme d'une somme versée à tous les contribuables des deux premières tranches de l'impôt sur le revenu (la toute première tranche consistant en la non-imposition) selon le principe d'une part par membre du foyer fiscal. L'autre moitié du revenu permettrait de diminuer les charges sociales salariales. Sauvons le climat

Quotas d'émission La production d'électricité est incluse dans le système ETS. Il n'y a donc pas lieu de taxer davantage l'électricité. Par contre un système bonus malus sur le prix des abonnements pourrait être appliqué sur le contenu en CO2 de l'électricité vendue par les opérateurs. Sauvons le Climat

Compensation de la taxe professionnelle. La contribution « Climat énergie » (taxe carbone) prévue pour compenser en partie la taxe professionnelle ne doit pas être assise sur les consommations énergétiques mais sur les émissions de CO2, ce qui peut parfois être très différent. A quoi bon en effet économiser l'énergie si c'est pour rejeter davantage de CO2. Le niveau de la taxe devra être ajusté chaque année, notamment en tenant

compte du prix du pétrole, de manière à ce que soit respectée une "trajectoire d'émissions" permettant d'arriver aux objectifs de réduction prévus pour les secteurs hors ETS. Sauvons le Climat

Carte de crédit carbone A l'évidence il convient de rendre les consommateurs responsables de leurs émissions de GES. A cet effet ils doivent être individuellement informés du « poids carbone » de chacun des produits ou des services qu'ils acquièrent et, surtout, doivent être directement intéressés à éviter les produits dont la production ou l'usage est source de rejets carbonés. Mieux que des taxes, quotas ou autres bonus-malus, l'étiquetage carbone des produits combiné avec un système de carte de crédit carbone personnelle peut répondre à cette problématique. L'idée est d'accorder à chaque individu un nombre annuel de crédits CO2 qui seraient portés sur une carte de crédit ad hoc. Lors d'un achat, la carte serait débitée du « poids carbone » correspondant au produit acquis. Les crédits en excès pourraient être échangés sur le marché carbone à l'instar de ce qui existe aujourd'hui pour l'industrie. Un tel système serait à fois mobilisateur et fortement égalitaire puisqu'il permettrait de redistribuer des revenus à ceux qui consomment le moins : les plus démunis.

Techniquement, dès lors que l'étiquetage carbone va gagner la grande consommation, la mise au point d'une telle carte ne devrait pas être beaucoup plus complexe que celle d'une classique carte de fidélité. Des experts anglais et américains étudient de tels projets. Il serait bon que la France se saisisse d'un tel projet. Sauvons le Climat

Voitures électriques Le fait que la France produise proprement l'essentiel de son électricité devrait inciter son industrie automobile à se placer en flèche sur le marché des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Pour qu'un tel marché puisse exister il faut cependant qu'une demande substantielle apparaisse et donc qu'un nombre suffisant de bornes de recharges soient installées dans les parkings, les stations services et le long des places de stationnement. Afin de faciliter le financement de ces installations indispensables nous suggérons qu'une partie du budget prévu pour subventionner l'inutile production d'électricité éolienne lui soit affecté.

237 - Association de protection de l'environnement (TACA)

L'association TACA (TAXe CARbone) a pour objectif de mobiliser les citoyens contre le changement climatique et de promouvoir la mise en place d'un signal-prix. <http://taca.asso-web.com>

Voici les points qui nous paraissent importants pour que la CCE soit à la fois efficace et bien acceptée :

1. Envoyer un signal-prix fort, mais progressif. Son niveau doit être basé sur le pouvoir d'incitation/dissuasion plutôt que sur une valeur de marché ou une valeur "tutélaire" arbitraire. Remarque 1 : la TIPP actuelle sur le supercarburant est de 251 euros la tonne de CO2 (valeur de départ prévue de la CCE : 32 euros...). Comme le rappelle Michel Rocard, ce niveau de taxe a permis d'avoir en Europe des voitures beaucoup plus sobres qu'aux USA. Remarque 2 : 32 €/tonne CO2, ce n'est que 20 \$/baril. Les français ont supporté avec un certain fatalisme en 2007-2008 une envolée des cours du pétrole de l'ordre de 80 \$/baril.

2. Redistribuer une part importante de la CCE aux ménages, sur une base égalitaire, au moins au démarrage. Sans signal fort, pas de réduction notable des GES. Pour qu'un signal prix fort soit accepté et ne pénalise pas le pouvoir d'achat des personnes aux faibles revenus, nous pensons qu'il faut redistribuer aux ménages une part importante des recettes de la CCE, au minimum la somme à laquelle ils auront contribué, voire plus. La part redistribuée doit être importante au début, pour laisser le temps aux ménages de s'adapter à la nouvelle donne, pour ensuite diminuer en valeur relative. Nous attirons l'attention sur le fait qu'une redistribution d'une partie de la CCE aux entreprises, comme cela est prévu dans le projet de la FNH, va atténuer ou neutraliser le signal prix sur un certain nombre de produits et services. Ne vaut-il pas mieux laisser les entreprises ajuster leurs prix et les ménages arbitrer entre une orientation différente de leurs achats et le paiement de la CCE au travers du prix payé ?

3. Créer un fonds spécial permettant d'aider les pays en développement, de financer de la R&D, etc. Ce fonds pourrait être financé en réintégrant l'allocation universelle dans les revenus imposables, ce qui présenterait également l'avantage de neutraliser l'effet du bouclier fiscal. La préparation de l'accord de Copenhague bloque sur la capacité des pays riches à aider les pays pauvres à faire face au réchauffement climatique et à investir sur des technologies faiblement émettrices en carbone; donc le financement de ce fonds est un point très important, surtout si la France veut assumer un rôle de leader.

4. Taxer l'électricité. En France, le tarif de l'électricité n'a pas été impacté par les quotas négociables. Si on ne renchérit pas l'électricité, il y a un risque important de report des usages des énergies fossiles vers l'électricité. Il

n'est pas indiqué de favoriser le chauffage électrique, alors que le kWh marginal est largement d'origine fossile (rappel : il faut 3 fois plus de gaz et donc de CO2 pour générer l'électricité nécessaire pour remplacer un chauffage individuel au gaz) Il faut par ailleurs inciter à économiser l'électricité pour être en mesure de faire les conversions vers les usages nobles : transports en commun, voiture électrique, pompes à chaleur sans avoir à construire de nouvelles centrales nucléaires

5. Taxer la viande Le projet de CCE se focalise actuellement sur le CO2. Il occulte le fait que l'élevage est au niveau mondial le premier émetteur de gaz à effet de serre (CO2, CH4, N2O, déforestation). Nous pensons qu'il faut envoyer un signal fort dans le sens d'une baisse de consommation de viande, en particulier rouge, qui sera également bénéfique pour la santé.

6. Supprimer à terme toutes les exonérations catégorielles et les aides trop coûteuses. Il nous apparaît en particulier que le tarif préférentiel du gaz et de l'électricité dont bénéficient les employés et retraités d'EDF, de GDF et d'autres entreprises du secteur de l'énergie n'est plus soutenable. Il faut profiter de la mise en place de la CCE pour mettre fin à cette incitation à gaspiller l'énergie, en évitant de pénaliser financièrement les personnes concernées.

7. Exprimer la CCE en euros/kg de C, plutôt qu'en euros / tonne de CO2. Un kg de C est plus parlant pour les consommateurs qu'une tonne de CO2, car c'est assez proche de ce que contient un litre de gazole en tenant compte des coûts carbone amont (de mise à disposition du carburant) et aval (d'utilisation du véhicule). Les 0.72 kg C contenus dans un litre de gazole deviennent environ 0.80 kg C si on ajoute le coût de l'amont, et approchent 1 kg C si on intègre le coût carbone de l'aval. 8. Lancer une campagne nationale de sensibilisation visant à montrer tous les avantages qu'il y a à anticiper l'augmentation inéluctable du prix des énergies fossiles et à poursuivre inlassablement les efforts d'économie d'énergie.

Liste de personnalités s'étant prononcées en faveur d'une taxe carbone et des pays ayant mis en place une taxe carbone La liste est téléchargeable à cette adresse : <http://www.taxecarbone.info/LISTE.xls> La liste des personnes s'étant prononcées pour un recours à la fiscalité et/ou à des mesures douanières pour juguler les émissions de CO2 est très diverse. Nous exprimons ainsi l'idée que le fait d'appliquer un signal de prix direct aux consommations d'énergies fossiles, n'est pas l'apanage d'un seul « camp » ou d'une nation, ou corps constitué. La taxe carbone est défendue un peu partout dans le monde, c'est un mécanisme qu'un nombre important d'experts, économistes, d'hommes et femmes politiques, de citoyens en vue, jugent indispensable à l'inflexion des comportements de consommation des ménages comme des entreprises. Ainsi, abstraction faite de la nature exacte de la mesure souhaitée (taxe intérieure carbone, en France Contribution Climat Energie ; taxe extérieure carbone, c-à-d. taxe aux frontières,), notre liste rassemble des personnalités d'horizons divers. L'Amérique y est bien représentée, et l'on notera avec intérêt qu'aussi bien des Républicains que des Démocrates appellent à taxer le carbone. Si des chefs d'entreprise soutiennent cette idée, les économistes, dont 3 Prix Nobel, y sont favorables de longue date, si les réalités politiques le permettent. Les économistes français sont aussi nombreux à s'être exprimés et la classe politique française n'est elle pas non plus en reste, comme l'a illustré la signature du Pacte Ecologique. Au Canada, où des politiques de premier plan tels que Stéphane Dion se sont battus pour une telle mesure, une pétition rassemble 254 économistes dans ce sens. Enfin, il ne faut oublier que dans le reste du monde la taxe carbone est une réalité dans un certain nombre de pays ou provinces : Colombie-Britannique, Québec (Canada), Danemark, Suède, Finlande, Royaume-Uni et Allemagne. De ces pays la Suède se distingue avec un niveau de taxe très significatif (environ 0,30 € par litre de carburant) C'est donc maintenant le tour de la France de montrer sa lucidité en termes de politique énergétique et environnementale comme d'innovation politique. La Contribution Climat Energie a besoin de consensus, et à ce titre, à nous français de nous approprier ce débat !

238 - Association de protection de l'environnement (sauvons le climat)

Outil : la taxe carbone qui pénalise les seules émissions de CO2 liés aux énergies carbonées et qui ainsi favorise la substitution de ces énergies carbonées par des énergies faiblement émettrices de CO2 (nucléaire, ENR) pour tous les usages de l'énergie (chauffage, transports, production...). La taxe devra être assez élevée pour permettre cette substitution dans un délai rapide (10 ans).

243 – Association de protection de l'environnement (sauvons le climat)

Remarque préliminaire. On parle beaucoup taxe carbone, mais peu de chiffres sont avancés. D'où ci-dessous, pour alimenter le débat, quelques réflexions visant à donner un premier éclairage sur le coût qui pourrait lui être affecté. Nous ne traitons pas d'aspect très importants, comme l'objectif de travailler à prélèvements obligatoires,

ni sur l'attention particulière à accorder aux conséquences financières pour les foyers modestes, impacts qui devront être compensés.

Il faut réduire nos rejets de gaz carbonique. Au niveau mondial, cette réduction doit atteindre le facteur 2, mais un effort plus important est attendu des pays développés : facteur 4. Ce facteur 4 moyen, devrait être pondéré selon l'état actuel des rejets et il pourrait ainsi se chiffrer à 3 pour la France (6.6 t de CO₂/ hab. /an), mais 5 pour l'Allemagne (10.6 t. de CO₂/hab./an et 10 pour les Etats Unis ! En France, ce sont environ 430 millions de tonnes de CO₂ qui sont rejetés chaque année, avec comme source : les transports pour 32 %, le résiduel tertiaire pour 29 %, 24 % pour l'industrie et 16% pour l'énergie. Ne soyons pas naïf, ne comptons pas trop sur les discours, la persuasion orale, sur le civisme pour aller vers une division par 3 ou 4. Il faudra des lois, interdisant certaines pratiques et en limitant d'autres. Il faudra aussi et surtout des motivations financières positives (aides) ou négatives (taxes) pour progresser et parmi celles-ci la taxation des rejets de gaz carbonique (ou taxe carbone), doit être retenue.

On parle de « climat- énergie » pour introduire cette taxe carbone, attention ne confondons pas : il n'y a pas systématiquement un lien direct énergie et rejet de gaz carbonique. Un accroissement d'énergie peut correspondre à une baisse des rejets de gaz carbonique. Ne parlons que de taxe carbone sans ambiguïté. Taxe gaz carbone ou gaz carbonique. Pour être acceptée, cette taxe doit avoir un prix unique applicable à tous : des € / tonne de CO₂) Elle concernera donc sans restriction, tous les usages énergétiques ou matières premières issus du charbon, pétrole gaz sur la base de bilan carbone. Sont exclus les usages à partir de la biomasse, qui doit faire l'objet d'une autre démarche tenant compte du bilan du cycle de vie, puisque elle peut aussi être puits. Actuellement il n'y a pas de taxation du carbone, mais indirectement, elle est en partie sous entendue dans la TIPP et dans le système ETS. TIPP Nous avons vu que les transports sont la première source de rejets de CO₂ et naturellement nous devons pour nos réflexions partir de la TIPP. La TIPP visant, comme son nom l'indique, les produits pétroliers, représente 20 Md €/an. Entrant dans le budget de l'Etat, à la TIPP ne sont pas associées des dépenses spécifiques. Il n'est pas inutile néanmoins d'essayer de faire une affectation. Selon le rapport Boisson du Commissariat au Plan de septembre 98, pour une somme de 100 de taxes, 69 sont réaffectées aux routes, le reste 31 représente des coûts externes, dont seulement 10 associés à l'effet de serre. Sur la base de ces chiffres, avec un total de 2 Md € à imputer à l'effet de serre et pour des rejets de 137 Mt de CO₂, nous en tirons un taux de 15 € /t de CO₂ déjà imputés aux transports. Nota : les chiffres indiqués ci-dessous datent et devraient être réactualisés, retenons ceci à titre d'approche d'ordre de grandeur. La mise en place de la taxe carbone suppose la refonte de la TIPP. Il faut séparer ce qui revient aux transports, indépendamment de l'effet de serre (dont surtout l'entretien des routes) et que doivent payer tous les modes de transports au même taux (fin de l'avantage diesel, GPL ...) y compris ceux hors produits pétroliers en totalité (équivalent TIPP pour les transports hors pétrole). Système ETS Mis en place le 1er janvier 2005, le programme ETS (European Trading Scheme) permet aux états membres de l'UE de distribuer des quotas d'émissions de CO₂ à différentes entreprises du secteur industriel et énergétique, les plus fortement émettrices Il concerne 38% des émissions de CO₂ de la France. Ces entreprises doivent respecter, sous peine d'amendes, les plafonds d'émissions « accordés » Il repose donc, sur une base de rejets limites, avec l'application de pénalités financières en cas de dépassement du quota alloué. La pénalité de 40 € /tonne pour la 1^o phase jusqu'en 2007, est passée à 100 € / tonne pour la phase en cours jusqu'en 2012. Un marché, d'échange des droits d'émission est ouvert, permettant aux entreprises pouvant faire mieux, de proposer à celles en difficulté leurs bonus. (en mai 2009 le certificat CO₂ valait 14 €/t). Nota : ce chiffre de 14 €/ t donne un premier ordre de grandeur d'un coût CO₂ du marché. Ce n'est donc pas à proprement parlé un véritable système de taxe carbone, puisque les droits d'émission sont à ce jour, alloués gratuitement et la pénalité éventuelle ne joue qu'à la marge. Globalement le coût est insignifiant pour les entreprises, l'incitation est faible. Ce système a l'avantage d'exister au niveau européen et commence à être rodé. Mais pour être compatible avec une véritable taxation du carbone, il faudrait donc pour l'étape suivante après 2012, que les droits soient achetés, éventuellement avec mises aux enchères, mais avec des valeurs minimales qui pourraient au départ valoir 15 € / t. L'avenir ? ETS et hors ETS En France, le système ETS ne couvre qu'un tiers environ des rejets CO₂. L'étendre sous forme similaire de quotas à tous n'apparaît pas vu la dispersion des utilisations, d'où l'idée de proposer une contribution directe liée à l'émission de CO₂. Encore faut-il attribuer un prix à la tonne de CO₂ émise. Pour maintenir un équilibre, avec le système ETS, qui cumulerait les droits d'achat au départ, qu'il faut introduire, par exemple à au moins 15 €/t et la pénalité à 100 €, un départ à 20 €/t pour les émissions hors ETS pourrait être retenu. Il s'agit de valeurs de départ assez basses, qui seront accrues progressivement, selon une échelle de temps bien précisée, pour permettre à tous particuliers et industriels de s'adapter. Globalement sur cette première base le chiffrage donne 2.4 Md € pour l'ETS et 5.3 Md pour le diffus hors ETS, soit un total de 7.8 Md €, à situer en ordre de grandeur comme 40 % de la TIPP actuelle. Equilibre taxes et aides En parallèle aux incitations via la taxe, existe et il faut les maintenir, des aides allant vers les économies de rejets de CO₂. (aides

directes à l'investissement, crédits d'impôts, obligation de rachat..;) Mais à budget constant que promouvoir ? Quel secteur favoriser ? Il est indispensable, que les aides prennent en compte le gain réel en économie de rejets CO2. Pour chaque secteur aidé, il faut chiffrer le gain pour le situer par rapport aux autres (pour favoriser les secteurs à meilleurs apports en gain de rejets CO2) Mettre l'argent là où le gain est le plus important, semble une évidence, mais à ce jour guère suivie. Par cohérence entre taxes et aides, dans l'absolu, réexaminons toutes les aides qui conduisent à des taux supérieurs à 20 €/t CO2 non rejetée.

Autres associations/organismes

198 - Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie

1 – Je partage la conviction formulée par Michel Rocard, président de la conférence, dans son introduction de la conférence : « Ma conviction est que la division par quatre de nos émissions dans les 40 ans qui viennent, sera trop coûteuse si elle n'est pas aussi parfaitement optimisée que possible et cet effort ne sera accepté que s'il est équitablement partagé entre les européens. Seule l'attribution d'un prix à la tonne de CO2 émise applicable à tous, progressivement croissant et programmé peut minimiser le coût de l'effort qui nous est demandé ; les économies faites ainsi permettraient de financer les mesures indispensables, au nom de l'équité, que ce soit en faveur des ménages à revenu modeste, ou en faveur de tel ou tel pays (comme l'Europe l'avait fait, dans les années 90, pour les pays du « fonds de cohésion »). »

2 – Compte tenu des objectifs de réduction des émissions de GES, la contribution climat énergie devra atteindre, plus ou moins rapidement, un niveau de prélèvement significatif. Les éclaircissements et les approfondissements appelés par les questions posées par Michel Rocard dans son introduction sont dès lors indispensables. Leur attente justifie à elle seule qu'une telle contribution soit instaurée à un niveau initial modéré, proche de celui des actuels prix d'échange des quotas de CO2 ou en s'appuyant sur la référence du rapport Quinet (32€/t).

3 – Les réflexions et propositions de création d'une contribution climat énergie (CCE) doivent se faire dans un cadre de prélèvements obligatoires constants.

4 – L'élargissement du projet de CCE au périmètre européen doit être une perspective forte et permanente des réflexions, propositions, et éventuelles mises en œuvre. L'articulation avec le système européen des quotas d'émissions est évidemment une question essentielle. A l'inverse, la mise en place d'une CCE doit s'accompagner d'une transformation de ce système en un marché réel portant sur la totalité des émissions couvertes (vente aux enchères des quotas). Ce dernier point ne peut être abordé sans considération sur la concurrence internationale auxquels certains secteurs industriels sont soumis. Il renvoie donc à la nécessité d'un effort conjoint au sein de l'Europe pour faire partager les efforts de lutte contre le changement climatique par l'ensemble des pays dans le cadre de la convention internationale sur le climat. Il pose la question d'une taxe carbone aux frontières de l'Union ou de tout système équivalent acceptable par l'OMC.

5 – Le calendrier de l'évolution de la CCE, si elle est mise en place, doit être connu à l'avance afin de permettre aux acteurs économiques (entreprises et ménages) de l'intégrer dans leurs choix d'investissement et donc d'avoir une anticipation économique pertinente.

6 – Permettre une véritable recherche d'optimisation économique dans l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre, demande :

- D'avoir une CCE unique quelque soit le secteur (pas de modulation),
- De ne pas contrarier l'effet incitatif de la CCE (taxe additionnelle et non pas intégrée dans la TIPP, pas d'aide fiscale en fonction du volume de consommation de combustibles avant la mise en place de la CCE). Ceci demande des études fines des effets redistributifs de la redevance afin de déterminer et mettre en place les mesures d'adaptation nécessaires.
- De réduire, progressivement, avec la croissance du taux de la contribution, l'encadrement réglementaire qui apparaîtrait comme un frein à cette recherche d'optimisation en créant des secteurs entre lesquels les coûts d'évitement de la tonne d'équivalent CO2 seraient différents.
- De réduire, de la même façon, les subventions et aides fiscales (bonus-malus) ou prix de rachat (énergies renouvelables) en renforçant encore l'obligation d'information des consommateurs sur le coût global d'utilisation des produits (matériels, logements) et services (abonnements).

7 – La mise en place d'une CCE qui prendrait progressivement un poids croissant dans les prélèvements obligatoires demanderait un accroissement des connaissances et des mesures :

- de toutes les sources d'émissions de GES et de leurs effets : autres gaz à effet de serre, émissions dues aux importations de produits manufacturés (émissions grises) ; préciser l'effet sur le forçage climatique des divers usages de la biomasse (Le bois stocké dans la construction ou les matériaux fixe du carbone pour des décennies. Celui brûlé en combustible libère un gaz carbonique accumulé dans les décennies passées et qui mettra plusieurs décennies à être à nouveau piégé).
- des flux de CO2 et, si possible, des autres GES, mis en cohérence avec le cadre de la comptabilité nationale.

187 - Organisation internationale

Des lors qu'on a choisi un système de permis pour 45% des émissions européennes, la meilleure manière d'assurer l'égalité des coûts marginaux de réduction est de couvrir les autres émissions avec le même système, "en amont" pour limiter les coûts de transaction, c'est-à-dire en obligeant importateurs et producteurs de combustibles et carburants liquides et gazeux à couvrir les émissions fatales de CO2 avec des permis. C'est ce que propose le projet de loi Waxman-Markey aux Etats-Unis, avec le soutien du Président Obama, qui couvrira 85% des émissions de CO2. Par ailleurs, si l'on souhaite éviter d'ajouter la volatilité des prix du carbone à la volatilité des prix des combustibles, garantir les investisseurs dans les technologies sans carbone contre le risque de prix trop bas, et la population contre le risque de prix trop haut, on peut tracer un "corridor de prix" croissants autour des meilleures estimations de coûts marginaux correspondants aux objectifs quantitatifs choisis. Un tel dispositif, s'il ne garantit pas avec précision le résultat environnemental, permet de l'améliorer en termes probabilistes tout en réduisant les risques économiques.

(http://www.iea.org/textbase/papers/2008/price_caps_floors_web.pdf). La proposition Waxman Markey comprend d'ailleurs un prix plancher (prix de réserve dans les enchères) croissant de 10 dollars à 63 dollars en 2050, et une réserve stratégique de permis susceptible de jouer le rôle de prix plafond (très limité cependant dans sa forme actuelle, ce qu'on peut regretter).

256 – Autre association (Association Nord-Est)

Il faut tout d'abord se réjouir de cette initiative de donner un « signal-prix » à la tonne de CO2. En revanche, le livre blanc semble assez partial dans son analyse comparative des instruments taxe et quotas. Curieusement, bien que l'efficacité du marché des quotas soit reconnue et mentionnée dans le rapport en plusieurs endroits, cette solution est rapidement écartée au profit de la taxe pour les émissions diffuses : « la fiscalité environnementale apparaît donc comme l'outil le plus adapté ». Cependant, il n'y a aucune démonstration de cette affirmation dans le document. La Région Bretagne a financé le développement d'une « méthodologie spécifique pour les foyers fiscaux modifiant leur mode de consommation en vue de réduire leurs émissions de CO2 » visant à attribuer des URE aux particuliers dans le cadre de l'appel à projets domestiques lancé par la Caisse des Dépôts. Cette méthodologie prouve que l'on peut facilement impliquer les particuliers dans un dispositif de quotas, sollicite les particuliers de façon active dans la lutte contre le réchauffement climatique, et souligne l'importance des aspects pédagogiques attenants aux émissions de CO2. Une phase pilote doit se dérouler à partir de 2010 en Région Bretagne pour valider cette méthodologie et produire des résultats permettant une analyse approfondie du dispositif. Il sera donc intéressant de comparer la vitesse des réductions d'émissions obtenues par les particuliers souscrivant à ce dispositif par rapport à ceux qui ne souscriront pas au dispositif. Par ailleurs le dispositif ne coûte rien à l'Etat, tout en augmentant ses recettes, puisque l'article 15 du décret du 2 mars 2007 précise les règles de délivrance des URE à hauteur de 90% des réductions réalisées, ce qui génère un gain de 10% pour l'Etat. Nous pouvons présenter cette méthodologie à l'occasion de la conférence. Mr Rocard rappelle justement un aspect très positif de la TIPP créée depuis 1992 : nous consommons 3,5 fois moins de carburant qu'aux USA. Cet enseignement est utile : la TIPP a optimisé l'intensité énergétique de nos véhicules. Pour autant, qu'en est-il de nos émissions de CO2 liées aux transports individuels ? La réponse se trouve dans le rapport d'avril 2009 du CITEPA : en ce qui concerne le CO2 en France dans les transports pour les véhicules particuliers, on observe une stabilisation des émissions depuis 1999, bien que l'activité routière augmente jusqu'en 2006 (évolution du parc roulant automobile), probablement liée au progrès des constructeurs, ainsi qu'à diverses mesures (contrôles de la vitesse, recours aux agro carburants). Le nombre de kilomètres parcourus, c'est à dire nos comportements n'ont pas évolués : nous roulons davantage. La TIPP n'a de ce point de vue pas eu d'impact sur les comportements. Les émissions ne sont pas en baisse dans le secteur des transports individuels. Ce point est assez connu des économistes qui le qualifient « d'effet rebond ». Nous ne pouvons ignorer cet enseignement qui aurait dû apparaître dans le livre blanc. Le seul moyen de lutter efficacement contre l'effet rebond, serait d'augmenter la taxe carbone chaque année. D'autre part, le livre blanc rappelle que la délivrance de quotas d'émissions permet de s'assurer du résultat (la quantité d'émissions qu'on autorise), ce que ne permet pas le mécanisme de taxation. Par analogie, la gestion des réserves halieutiques se fait à l'échelle Européenne, par un mécanisme de quotas de pêche, et non pas par une

« taxe poisson ». Ce n'est pas un hasard. D'ailleurs, l'encadré sur l'exemple Suédois ne donne aucune information relative aux quantités d'émissions qui ont été évitées par le mécanisme de cette taxe. Son efficacité en terme de lutte contre le réchauffement climatique n'est ni explicite, ni démontrée. Le livre blanc mentionne pourtant plusieurs fois la réalité physique du réchauffement climatique : limiter à 450 ppm la concentration de CO₂ dans l'atmosphère. Cette quantité est précise et doit servir d'objectif dans tous les mécanismes envisagés. Ainsi, le choix de l'assiette et du taux de la taxe doit être corrélé directement avec un objectif chiffré en terme de réduction. Ce qui ne peut se faire qu'à posteriori, puisque l'élasticité, voire l'inélasticité de la demande ne sont jamais connus à l'avance. La taxe devra donc être révisée chaque année en fonction du niveau d'émissions, et non en fonction du montant collecté. Le débat doit par conséquent porter sur la relation entre le montant de la taxe, et les réductions escomptées. Pour respecter les engagements de la France qui a ratifié le protocole de Kyoto, les quotas du pays sont de l'ordre de 564 millions de tonnes de CO₂ par an pour les années 2008 à 2012. Comment ces 564 millions de tonnes de CO₂ se traduisent-elles en terme d'assiette et de taux d'une taxe carbone ? Pour respecter l'objectif des « 3x20 » Européen, quelle assiette et quel taux, pour atteindre l'objectif Facteur 4, quelle assiette et quel taux ? Le débat sur le recyclage de cette taxe n'entre pas nécessairement dans le champ de la lutte contre le réchauffement climatique, et doit faire l'objet d'un autre débat, utile et plus général, concernant la fiscalité du Pays comme le suggère Mr Rocard. A ce titre, l'éclairage des économistes Piketty, Landais, et Saez, à paraître début 2010 méritera attention (pourquoi seuls les Américains en profiteraient ?). L'expérience de la Suisse révèle bien les difficultés liées à l'instauration, d'une taxe et aux prévisions de réductions d'émissions. La Suisse avait en effet visé une réduction de ses émissions de 8% par rapport à 1990, et avait, dans un premier temps, laissé le soin aux entreprises, sur la base du volontariat, d'atteindre cet objectif pour 2004. Dans les années 2001-2002 le pays constatait que l'objectif ne serait pas atteint, et optait pour l'établissement d'une taxe de 9cts par litre de carburant (soit 6 cts d'euros), montant variable en fonction du résultat obtenu, et de l'objectif à atteindre. Le lobby économique parvint à faire échouer ce projet (menace de délocalisation des usines par exemple), ce qui montre au passage la difficulté de faire accepter l'instrument. Aujourd'hui, la Suisse taxe de 1cts par litre (0.066 cts d'euros) chaque litre de carburant (le centime climatique), pour alimenter un fonds chargé de gérer des projets visant à réduire les émissions. Le fonds récolte environ 700 millions de francs par an (500 millions d'euros), mais comme les réductions sont loin de l'objectif, une taxe additionnelle est en place depuis le 1 janvier 2008. Quand l'Australie, pays où 83% des citoyens sont convaincus des problèmes liés au réchauffement climatique, diffère l'instauration de son plan de quotas au prétexte que le prix de la tonne de CO₂ qui en résulterait pourrait nuire à son économie, cela montre bien que le système est efficace d'un point de vue des réductions, et que les Etats sont faibles sur leurs motivations réelles quant aux objectifs de réduction. Pourtant, nous disposons de 40 ans pour atteindre l'objectif « facteur 4 », ce qui est amplement suffisant pour établir une transition en douceur (réduction constante de 3.5% par an pendant 40 ans). De ce point de vue, la conférence dévoilera la sincérité des participants : veut-on vraiment réduire ? Le « oui » incantatoire n'est pas crédible. L'effort requit pour changer nos comportements, ne pourra se faire sans l'acceptation par tous. Il n'y aura pas de mobilisation de chacun sans exception sans un effort pédagogique important, et qui est moins visible dans le mécanisme de taxation (je paye, donc je peux continuer à rouler, et sans savoir à quel niveau d'émission je me situe comme le montre l'exemple de la TIPP). Des experts en conduite du changement, sont-ils invités pour présenter les derniers travaux de recherche dans le domaine ? Nous espérons que la conférence invitera également des experts jeunes, qui toujours vivants dans 40 ou 50 ans pourront témoigner des efforts entrepris et assumer les décisions prises aujourd'hui. Enfin, le débat est-il seulement technique et rationnel, c'est à dire comparatif des instruments taxes et quotas, ou bien d'autres éléments entrent-ils en ligne de compte ? La lutte contre le réchauffement climatique impose un changement radical de nos comportements. Si la moyenne d'âge des décideurs de la conférence fait qu'ils ont tous vécu dans un monde de croissance, sans aucune restriction de ressources (retraites y compris), il est permis de se demander si leur histoire les rend enclins à de tels changements radicaux. Par conséquent faut-il inviter des sociologues, philosophes, etc., afin d'enrichir le débat sur ce sujet et éviter un conflit de génération ?

258 – Autre association (AFEP)

L'Association française des entreprises privées (AFEP) regroupe 90 des plus grands groupes exerçant en France. En 2008, les effectifs employés s'élevaient à un total d'environ 5,4 millions de personnes pour un chiffre d'affaires annuel de près de 1400 milliards d'euros. La capitalisation boursière des groupes français cotés adhérents de l'AFEP atteignait 760 milliards d'euros fin 2008.

Observations liminaires Les entreprises membres de l'AFEP considèrent que donner un prix à une externalité environnementale peut être un moyen efficace d'inciter les acteurs économiques à mieux respecter l'environnement. Ce principe nécessite que les trois conditions suivantes soient réunies :

- l'application non discriminatoire du dispositif aux différents secteurs concernés, entreprises, transport, habitat... et aux différentes catégories d'acteurs (entreprises, ménages, administrations...);
- le choix d'un cadre géographique pertinent qui, le plus souvent, est au moins l'Europe;
- le recours à des outils dont l'objectif environnemental soit précis et mesurable et qui soient conçus pour atteindre cette finalité.

1. L'examen du projet de contribution climat-énergie (CCE) est envisageable s'il s'inscrit dans le cadre d'une amélioration globale de la compétitivité des entreprises localisées en France. Il convient tout d'abord de rappeler que le taux global de prélèvements obligatoires en France figure parmi les plus élevés dans l'Union européenne (en pourcentage du produit intérieur brut; source Eurostat 2008). Par ailleurs, le taux de prélèvements obligatoires en France sur les entreprises (ensemble des cotisations de sécurité sociale comprises) est nettement plus élevé que dans l'Union européenne : France : 22,5 %; moyenne UE : 18,3 % (en pourcentage du produit intérieur brut). Les entreprises françaises supportent ainsi des impositions directes parmi les plus élevées d'Europe. Cet écart entraîne un handicap important de compétitivité pour les entreprises françaises. C'est pourquoi, il est essentiel que toute réforme fiscale à finalité environnementale s'inscrive dans une logique de baisse des charges pesant sur l'investissement et la production. Il en est ainsi de la réforme indispensable de la taxe professionnelle. Afin de contribuer à cette logique, il est important de retenir le principe de non-affectation des recettes procurées par une CCE.

Afin de garantir cette double efficacité environnementale et économique, il convient en particulier d'éviter :

- une logique de taxation privilégiant le rendement budgétaire : la fixation de l'assiette et du taux doit privilégier l'objectif environnemental en vue d'une évolution des comportements en prenant en compte l'accessibilité des solutions techniques alternatives disponibles et le temps nécessaire à l'adaptation recherchée;

- l'accroissement des écarts de taxation sur les produits énergétiques au détriment des entreprises localisées sur le territoire national; les moyennes communautaires en application de la directive-cadre sur la taxation de l'énergie (2003/96/CE) doivent être prises comme références.

Pour éviter ces écueils, il est indispensable de conduire des études d'impacts sur l'effet d'une CCE sur la compétitivité des entreprises. A ce stade, les données du livre blanc en vue de la conférence des experts des 2 et 3 juillet apparaissent insuffisantes pour conclure.

2. La CCE devrait s'appliquer à court terme à la limitation des émissions de CO₂, puis à moyen terme aux autres émissions de gaz à effet de serre (GES) et par la suite à la consommation d'énergie en fonction de l'avancement des travaux communautaires sur la taxation de l'énergie. Un objectif de réduction de - 14 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les émissions hors directive quotas (2009/29/CE) sur la période 2005-2020 a été affecté à la France dans le cadre de la décision sur le partage des efforts (décision 406/2009/CE). Il convient de noter que la France s'est vu attribuer le même niveau d'objectif que l'Allemagne alors même que ses émissions de CO₂ par habitant sont nettement inférieures : 6,65 tCO₂/habitant en France en 2005 contre 10,57 tCO₂/habitant en Allemagne. Il est donc proposé, à court terme, d'envisager une éventuelle CCE focalisée sur les émissions de CO₂. Les entreprises souhaitent que les pouvoirs publics puissent mettre en place un processus de travail ouvert, dans le pilotage régulier de l'objectif de - 14 %, en intégrant la part des réductions attendues en provenance de la CCE et la part résultant des autres mesures, notamment celles prévues dans le cadre des projets législatifs concrétisant le Grenelle de l'environnement. A moyen terme, il conviendrait d'examiner la possibilité de mesures fiscales concernant les émissions de GES hors CO₂ liées à tous les secteurs d'activité concernés. A plus long terme, et en cohérence avec l'avancement des travaux communautaires sur l'énergie, notamment la révision de la directive-cadre sur la taxation de l'énergie et la mise en œuvre des dispositions concernant l'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique dans l'Union européenne en 2020 par rapport au scénario tendanciel, il pourra être envisagé d'étendre le dispositif à la consommation d'énergie après étude des conséquences concurrentielles d'une telle mesure. Cette extension devra néanmoins avoir pour objectif de converger rapidement, pour chacun des produits énergétiques carbonés concernés, vers la moyenne européenne afin de gommer les distorsions de concurrence actuelles qui découlent de la forte disparité entre les taxes et accises en vigueur dans les différents Etats membres. Il conviendra également que les tarifs réglementés de l'énergie s'insèrent dans la cohérence d'ensemble recherchée.

3. L'instauration d'une CCE ne doit pas se cumuler aux contraintes existantes ou en projet. Il apparaît fondamental que la CCE ne vienne pas s'ajouter aux contraintes concernant la réduction des émissions de GES. A ce titre, une CCE concernant le CO₂ ne doit pas s'appliquer aux installations soumises sur la période 2008-2020, à la directive quotas (2003/87/CE puis 2009/20/CE) qui auront à supporter le poids économique du

coût d'abattement du CO2 et/ou de l'acquisition d'une part croissante de leurs quotas aux enchères ou sur le marché. Il convient de noter qu'à partir de la période 2013-2020, d'autres GES que le CO2 seront visés par la directive quotas révisée. Il conviendra d'exclure les installations concernées d'une éventuelle contribution élargie à terme aux autres émissions de GES. Dans la même logique, il conviendra de s'assurer, secteur d'activité par secteur d'activité, que la CCE ne vienne pas ajouter une contrainte par rapport à d'autres instruments économiques existants ou en projet et destinés à influencer, à un niveau adapté, la réduction des émissions concernées. Un diagnostic d'ensemble doit être conduit sur ce point pour aboutir à une mise en cohérence de ces différents outils et à une solution évitant une contrainte disproportionnée et privilégiant la simplicité opératoire. Un certain nombre de dispositifs existants feraient doublon en cas d'introduction d'une CCE. Ils devront être adaptés ou supprimés.

4. Une CCE doit respecter les principes de progressivité, de prévisibilité et de simplicité dans une logique de recherche de compétitivité. Une CCE ne peut être envisageable que si elle permet aux entreprises concernées de mettre en œuvre une politique d'investissement leur permettant d'acquérir des technologies à même d'atteindre l'objectif environnemental visé. De ce fait, il apparaît fondamental que l'assiette de la taxe soit stable et que le taux de la taxe, faible au départ, augmente selon une dynamique très progressive et annoncée suffisamment à l'avance. Il est essentiel que les pouvoirs publics respectent ces impératifs dans la durée. Ce point de départ et cette évolution doivent être respectueux de la compétitivité économique sur les plans intra et extra communautaires. Dans le cadre d'une application sur le CO2, si une certaine convergence à moyen terme devra être recherchée entre la CCE et les prix constatés dans le cadre du marché des quotas pour éviter les effets de seuil, en application du principe de prévisibilité demandé, une synchronisation totale ne sera certainement pas possible. Les entreprises souhaitent attirer l'attention des pouvoirs publics sur le besoin de vigilance concernant la question de la valeur « tutélaire » du carbone. En effet, il conviendra de veiller à ce que les valeurs proposées dans le rapport relatif à la valeur tutélaire du carbone (Centre d'analyse stratégique) soient en phase avec celles utilisées par les principaux pays développés. La simplicité opératoire est essentielle : à ce titre, seule une taxation des produits carbonés énergétiques par les acteurs « amont » dans des conditions similaires à celles utilisées pour le recouvrement de la TIPP apparaît praticable à court terme. La taxation en « aval » du contenu carbone de produits de grande consommation ne pourrait pas reposer sur des bases fiables compte tenu des difficultés méthodologiques actuelles relatives aux analyses de cycle de vie, de la complexité et du coût des modalités de recouvrement. A moyen terme, la méthode « aval » pourrait éventuellement être envisagée, pour certains produits, après fiabilisation du cadre méthodologique. Concernant la façon de prendre en compte le CO2 dans la taxation des produits énergétiques carbonés (combustibles, carburants), le recours à une taxation différentielle prenant en compte le niveau de taxation du CO2 déjà intégré peut apparaître en première analyse une solution équitable. Cependant, les méthodes d'évaluation de la prise en compte de la contrainte carbone dans la taxation actuelle n'apparaissent pas indiscutables. S'il se confirme que des méthodes fiables sont trop complexes à mettre au point dans un délai raisonnable, les entreprises préfèrent alors recourir à une taxation additionnelle (ajout aux taxes actuelles d'une composante CO2 permettant de taxer de la même manière les produits énergétiques en fonction de leur contenu carbone). Enfin, il convient de rappeler que les modalités de taxation devront se fonder sur la base des dispositions de la directive-cadre sur la taxation de l'énergie (2003/96/CE) notamment celles relatives aux exonérations conditionnelles mentionnées à l'article 2) section 4, établies pour maintenir la compétitivité des industries concernées dans l'Union européenne.

* Les entreprises considèrent que le projet de CCE doit s'inscrire dans le cadre d'une politique globale et cohérente de la France dans les domaines de la compétitivité de l'économie nationale, de la lutte contre le changement climatique et de l'optimisation énergétique de notre pays. La CCE peut être un levier utile pour favoriser les investissements et faire évoluer les comportements en faveur d'une plus grande sobriété en carbone. De façon concomitante, il convient que la France fasse davantage valoir aux plans international et communautaire ses bonnes performances en matière d'émissions de gaz à effet de serre par habitant lors des négociations d'objectifs à atteindre. *

268 – Autre association (ATMO France)

Demande de la Fédération ATMO-France pour une approche intégrée « air-climat-énergie » dans la réflexion sur la contribution fiscale « Climat-énergie »

Fondement de la demande d'approche intégrée « Air-Climat-Énergie » :

La fédération ATMO-France regroupant les organismes français de surveillance de la qualité de l'air porte, dans le sillon du Sénateur Philippe RICHERT, a une double vision intégrée pour la gestion et l'évaluation de

l'atmosphère. Elle s'appuie sur les deux clefs d'analyse essentielles pour une gestion durable de l'atmosphère que sont d'une part le cycle de gestion de la qualité de l'atmosphère et d'autre part les échelles de la qualité de l'atmosphère allant du local au planétaire. Cette vision globale a été longuement décrite dans deux ouvrages. Il s'agit d'une part du rapport de la mission parlementaire de 2007 portant sur la « Qualité de l'air et changement climatique, un même défi, une même urgence » de Philippe RICHERT en tant que parlementaire en mission nommé par le premier ministre auprès de la ministre de l'écologie et du développement durable. Il s'agit d'autre part du rapport « Air et Atmosphère » (Mars 2008) du chantier 33 du Grenelle de l'Environnement confié à Philippe RICHERT comme vice-président du Sénat et président du Conseil National de l'Air. Demande de prise en compte de la composante « Qualité de l'air » dans la réflexion sur la contribution fiscale « Climat-Énergie » : Le climat et l'énergie ont, comme demandé dans le chantier 33, rejoint la qualité de l'air dans le projet de loi Grenelle II à travers le Schéma Régional Climat Air Énergie se substituant au Plan Régional pour la Qualité de l'Air créé par la loi sur l'air de 1996. En revanche, la qualité de l'air n'a pas rejoint le climat et l'énergie dans la loi Grenelle I puisque les plans climat territoriaux ont été étendus à l'énergie mais pas à l'air. Lors du passage du projet de Loi Grenelle I au Sénat, Philippe RICHERT avait demandé à faire évoluer le point concernant la contribution « air et climat » (titre Ier "Lutte contre le changement climatique" article 2 Point II) en proposant une extension aux polluants de l'air : « Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, l'État étudiera la création d'une contribution dite « climat-air-énergie » en vue d'encourager les comportements sobres en carbone, en polluants de l'air et en énergie. Cette contribution aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air dans les systèmes de prix par la taxation des consommations d'énergies fossiles. » Au regard de la difficulté d'intégrer cette demande dans la procédure de déposition d'amendement, le ministre d'Etat Jean Louis BORLOO s'était engagé en séance à intégrer cette demande dans une réflexion ultérieure (ci-joint en annexe l'extrait du compte-rendu analytique).

La Fédération ATMO demande que dans l'esprit d'une approche intégrée du Grenelle de l'Environnement, ces deux réflexions ne soient pas disjointes.

Particuliers (personnes qui s'expriment à titre individuel)

36

Afin d'envoyer des signaux de prix qui incitent effectivement les agents à adapter leur comportement, il convient de déroger au principe économique de base selon lequel "un bien = un prix" autrement dit une taxe différenciée selon le type d'usages pour les activités non soumises à ETS doit être envisagée, y compris de manière progressive si on veut éviter les chocs de prix trop élevés. Ainsi, si on considère qu'il faut un prix de 400 à 500€ la tonne pour le CO2 afin d'infléchir le comportement de consommation de transport routier individuel, il faut établir une trajectoire à cette cible qui tienne compte de la disponibilité progressive de véhicules plus vertueux. cela nécessite donc d'évaluer usage par usage le niveau adapté de la taxe qui permettra d'efficacement réajuster les comportements et les calendriers de leur mise en œuvre.

45

Quelques idées en vrac, pour essayer de faire avancer les choses: objectif: Taxer les pollueurs, favoriser les comportements vertueux, décourager les transports individuels, rendre de manière générale les transports plus onéreux. Principe: Intégrer le coût de l'impact environnemental des énergies fossiles et de l'énergie électrique produite à partir de ressources non renouvelables (éolien, solaire, géothermie, biomasse, eau) dans le prix de vente de l'énergie. Plus nous attendons, et plus difficile ce sera de "réparer" et de faire machine arrière. Règles du commerce: - Afin de favoriser l'achat de produits locaux et de réduire les émissions de CO2 liés aux transports, taxer ces transports de manière graduelle pour les produits hors Europe, hors nationaux. - Utiliser ces taxes pour récompenser les attitudes et comportements vertueux (particuliers et entreprises), et financer la recherche et le développement d'énergies renouvelables. - Rendre les entreprises citoyennes qui adoptent une attitude environnementale plus compétitive, càd: - taxer les produits qui ont été fabriqués dans des entreprises qui ne respectent pas une charte environnementale - taxer les importations qui ont fait l'objet d'un transport en dehors des frontières nationales, ou européennes Information: Informer les consommateurs sur les émissions de CO2 générées entre le lieu de production et le lieu de consommation, et intégrer dans ce calcul les émissions pour l'acheminement des sous-produits utilisés pour la fabrication du produit final (ex. une paire de jeans). Urbanisme: Revoir la politique de l'urbanisme pour associer les surfaces dédiées au commerce, au travail, aux loisirs et à l'habitat dans une seule zone. Bonne réception Très cordialement

48

Secteur de réduction des pollutions : la production industrielle Réduction des émissions par réduction de certaines productions de masse, en particulier les produits "jetables". ex : vaisselle jetable, imprimantes bas de gamme; véhicules bas de gamme. (produits moins durables, souvent, que les produits plus coûteux.) Produits auxquels seraient substitués des produits réutilisables, ou de durée de vie supérieure parce que de qualité supérieure. objectif : réduire de 25% les quantités produites; donc les émissions et consommation énergétiques afférentes. Moyen, motivation du marché : taxe dégressive sur les produits à durée de vie courte. + Nulle si le matériel est garanti 10 ans ou plus. + Forte pour les produits à usage unique, autres que raison sanitaire Modalités pratiques : taxation à la source + chez les fabricants + chez les importateurs en cas de fabrication à l'étranger. Campagne d'information et de sensibilisation pour la préférence du produit durable, plus cher à l'achat mais d'utilisation plus longue, notion de "coût d'usage" plus faible in finé.

60

Voilà une bonne manière de supprimer la TP et de la remplacer par un impôt juste car il obligera les entreprises comme les particuliers à réfléchir sur les exagérations de la clime et fera payer ceux qui se refuse à réfléchir. Toutefois attention des industries très particulières comme ma micro, nono électronique et toutes celles qui travaille en salles blanches sont de gros consommateur de clime, mais ces entreprise contribuent à la richesse du pays dans tous les domaines, et donc le cumul TP plus TC (taxe carbone) doit être absolument inférieur a ce que paient ces entreprises, la différence devant être compensée par ce qui ne paient rien à ce jour comme les sièges sociaux des banques, assurances et compagnie pétrolières. Mais serais je entendu!

65

quand l'état autorisera t-il sans taxe supplémentaire l'utilisation de bio-carburant afin de réduire les émissions de CO2 liés aux transports?. Vu le contexte économique, les gens vivant en milieu rural n'ont aucune possibilité en matière de transport que d'utiliser leur propre véhicule, et cela pèse déjà énormément sur leur budget, la crise faisant de plus en plus de chômeur... quelle aide?

68

Les principaux secteurs d'émissions de GES sont : - agriculture, - bâtiment (essentiellement énergie consommée lors de l'exploitation), - transport. Afin de réduire les émissions d'un facteur 4, soit 3 % par an, cette taxe climat énergie dont l'objectif pourrait être entre 1 à 1,5 % de baisse par an, le reste étant compensé par les investissements & les comportements favorisés par une augmentation des prix de l'énergie, une baisse du pouvoir d'achat de ménages. Afin de ne pas défavoriser les ménages les plus sensibles, il peut être envisagé une baisse des cotisations salariale plus forte sur les salaires en dessous d'un certain seuil à définir par rapport au revenu médian français par exemple (delta de l'ordre de 100 à 300 euros) compensant en grande partie cette augmentation. Afin qu'elle soit représentative des réalités, cette contribution serait une modulation de la TVA en fonction du poids carbone de chaque aliment (agriculture), une taxe unique modulé, s'inspirant de la TIPP notamment pour les combustibles (bâtiment, transport).

89

A la lecture du livre blanc, 2 aspects me semblent avoir été occultés. Ma contribution consiste simplement à attirer l'attention sur la nécessité de considérer ces aspects dans la réflexion sur le champ d'application et la vocation de la contribution climat et énergie. 1) parmi les coûts externes engendrés par la consommation d'énergie, il y lieu de prendre aussi en compte le coût lié à l'impact sanitaire des émissions atmosphériques 2) l'approche qui consiste à envisager que l'assiette de la contribution climat-énergie reflète le volume de carbone émis lors des processus de production et de transport des produits consommés n'est pas en cohérence avec l'approche "environnementale" aujourd'hui communément adoptée au niveau industriel ainsi que dans le secteur du bâtiment. Pour être pertinente, la vision se doit d'être globale, sur l'ensemble du cycle de vie d'un produit, et considérer : - en amont de la production, l'extraction des matières premières et leur transport jusqu'aux unités de production, - en aval de la consommation du produit, le traitement des déchets qu'il génère en fin de vie.

92-93

Un projet de contribution "climat-énergie" : les contributions incitatives

1- les objectifs concrets qui peuvent être assignés à la contribution « climat-énergie » appelée "contribution incitative":

objectif 1: au-delà du système d'échange de quotas E.T.S., pour les émissions diffuses et dans le cas où les acteurs sont multiples, pousser les différents agents à diminuer leur production de CO2 et leur consommation d'hydrocarbures.

objectif 2: pousser les agents à investir rapidement pour faire évoluer leur pratique, la diminution des émissions nécessite des investissements financés par cette contribution

2- les formes que pourraient prendre les "contributions incitatives" : Il y aura une multitude de contribution correspondant aux multiples émissions et acteurs. Elles se mettront en place, de manière souple, au fur et à mesure des besoins. Le principe général de chaque contribution est le suivant : l'argent récolté sert l'année suivante à financer des investissements permettant à la même catégorie d'acteurs de diminuer leur production de CO2 et/ leur consommation d'hydrocarbure. On trouvera sur mon site <http://innovationpolitiqueecologie.com> des présentations détaillées du système des contributions incitatives avec de nombreux exemples. En voici, par exemple, un: Détail, point par point, d'une contribution incitative précise, avec chronologie détaillée de sa mise en place. objectifs de la contribution incitative réseau TGV : — développer plus rapidement le réseau TGV à l'échelle de l'Europe — réduire les consommations de kérozène et les émissions de CO2 par la réduction des liaisons aériennes qui sont, ou seront, doublées par des lignes TGV — préparer, à l'horizon des vingt prochaines années, la reconversion des compagnies aériennes vers le ferroviaire, en prévision des pénuries annoncées en hydrocarbures dans les décennies à venir

Etape 1 : le parlement français vote la loi première sur la contribution incitative réseau TGV. La loi contient deux articles : art1 : il est créé une contribution incitative pour développer les réseaux TGV au détriment des liaisons aériennes continentales. Cette contribution est prélevée sur le transport aérien de passagers et servira à développer les infrastructures et l'exploitation des lignes TGV. Elle sera mise en place à partir de (suit une date précise) art 2 : il est créé un comité de pilotage chargé de sa mise en place.

Etape 2 : le gouvernement français désigne l'homme politique chargé de présider et d'animer ce comité de pilotage. Ces membres sont, à part sensiblement égale, issus de quatre milieux différents : — des élus de la République — des représentants des entreprises du secteur concerné (SNCF, réseau ferroviaire, compagnie aérienne, autre acteur du transport de passager) — des membres de la société civile (syndicat, milieu associatif, dont association d'usager, de consommateur, écologiste, collectif, etc...) — des scientifiques, des universitaires dont les travaux ont un lien avec cette contribution. Ce comité de pilotage se met au travail dans une démarche proche de celle du Grenelle de l'Environnement, et fait des propositions.

Etape 3 : à partir de ces travaux, le gouvernement puis le parlement construisent une nouvelle loi, la loi deuxième sur la contribution incitative TGV. La loi précise l'assiette de cette contribution, la manière dont elle va être prélevée, dont elle va évoluer, le mécanisme de redistribution de cette contribution, les bénéficiaires... Etape 4 : la loi passe en application. Dans le cas qui nous intéresse, voilà ce qui se met en place. Une contribution d'un centime d'euro pour 10 km par passager est mise en place (soit environ 0.80 euro pour un billet Paris-Marseille). Cette contribution s'applique pour toutes les liaisons aériennes sur le territoire métropolitain (sauf la Corse donc). Elle est comprise dans la taxe d'aéroport. Les évolutions sont déjà prévues : révision tous les deux ans, doublement de la contribution pour les liaisons où existent une liaison TGV, et une centime supplémentaire pour celles où elles n'existent pas. Le différentiel ne cessera d'augmenter. Par exemple, pour Paris-Marseille, on aura l'évolution suivante : 0.80 euro l'année 1, 1.60 euro l'année 3, 3.20 euro l'année 5, 6.4 euro l'année 7, etc... mais pour un Marseille-Toulouse, on aura 0.60 l'année 1 puis 1.20 l'année 3, 1.80 l'année 5, 2.40 euro l'année 7, etc... Ce principe de tarification augmentera le différentiel entre les deux cas de figure, rendant le TGV toujours plus concurrentiel par rapport à l'avion, au fur et à mesure de l'évolution de la contribution. Mais la contribution demandée sera, au début, très faible.

Etape 5 : la première année, la contribution se met en place, l'argent récolté est placé sur un compte dans un organisme bancaire public (la caisse des dépôts par exemple). La deuxième année, cet argent est utilisé presque exclusivement pour développer les réseaux TGV, soit pour investir dans de nouvelles lignes, soit pour équiper le réseau de nouvelles rames à exploiter. Cet argent est utilisé de la manière suivante : soit il est utilisé comme de l'argent public pour doper l'investissement public dans l'agrandissement du réseau TGV, soit les compagnies aériennes, qui ont récolté cet argent auprès de leurs clients, l'utilisent pour investir, sous la forme de l'actionariat, dans le réseau ferré ou dans l'exploitation de celui-ci (démarche d'auto-contribution).

Etape 6 : la mise en place est d'abord franco-française. Mais au bout de quatre ans, il est prévu que la contribution soit mise en place pour les liaisons aériennes avec les autres pays d'Europe. Rapidement, la Catalogne décide de rejoindre la contribution réseau TGV, elle applique, elle aussi, cette contribution, avec un décalage dans les tarifs correspondant aux années de retard de son entrée dans le dispositif. Dès son entrée, les contributions de la zone France-Catalogne sont redistribuées pour le réseau de l'ensemble de cette zone : le TGV reliant Barcelone à Avignon se met en place plus rapidement. Les compagnies aériennes des autres pays font pression sur leur gouvernement espérant que leur entrée dans "la zone TGV" facilite leur conversion à ce marché porteur, en plein développement. Le comité de pilotage : mis en place par la loi première, son travail ne se limite pas à la préparation de la loi deuxième, il reste en place ensuite, pour répartir l'argent des contributions, piloter l'agrandissement des réseaux, en lien avec les politiques. Il est doté d'un comité scientifique qui finance des

projets scientifiques en lien avec le transport terrestre de passager, à l'aide d'une petite partie de la contribution (5% environ) 3-l'efficacité d'un tel outil au regard de nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre : la démarche des contributions incitatives sera beaucoup plus efficace que la majorité des contributions incitatives présentées dans la mesure où les fonds récoltés serviront directement à financer les changements d'habitudes et de consommation des différents acteurs. Prenons par exemple les migrations pendulaires domicile-travail en automobile. Dans ce champ, l'instauration d'une contribution "climat-énergie" classique n'aura que très peu d'effets sur les émissions de gaz à effet de serre, car la majorité des automobilistes n'ont pas choisi d'habiter en périphérie des agglomérations, ils subissent cet état de fait. A l'exception marginale du co-voiturage, ils ne pourront pas réduire leur émission et subiront la contribution. Ils pourront changer leur habitude si on leur propose des réseaux de transport de qualité et si on redensifie les centres urbains. Une contribution incitative sur les déplacements automobile permettra ces investissements dans les réseaux et un urbanisme redensifié. Il est nécessaire de proposer une contribution sans augmentation des prélèvements obligatoires. C'est le cas des contributions incitatives dans la mesure où le produit des contributions revient aux acteurs de même catégorie. La compréhension et l'acceptation sera donc beaucoup plus forte que pour une contribution dont la redistribution sera totalement découplée de son assiette de prélèvement. Ce système aura l'avantage d'offrir davantage de souplesse qu'une contribution unique. L'exemple ci-dessus montre que cette souplesse s'applique aussi à son éventuelle extension aux autres pays européens. Les contributions incitatives ont donc l'avantage de "travailler" doublement aux réductions d'émission de CO₂: en poussant les acteurs à l'économie de production de gaz à effet de serre mais aussi en finançant en partie les mutations nécessaires.

4-l'articulation d'une contribution avec les outils existants en matière de politique environnementale :

Contrairement à la majorité des projets de contribution, la participation aux investissements des contributions incitatives facilitera leurs articulations avec les systèmes de prêt écologiques, les primes variées, etc...

De plus, elles compléteront les ETS en prenant en compte tous les autres secteurs : les transports domestiques, l'agriculture, le résidentiel, le traitement des déchets. Et cela, de manière souple et progressive.

5-les modalités pratiques, le calendrier et les conditions de mise en œuvre de cet outil:

On pourra se référer à l'exemple développé ci-dessus. Chaque contribution aura son calendrier et son champ d'application, certaines seront mises en place au niveau de l'Etat, d'autres seront mises en œuvre par les collectivités territoriales.

Quelques exemples de contributions envisageables, mais les possibilités sont infinies.

Le développement d'un réseau TGV européen et la limitation du développement du transport aérien en Europe : Une contribution incitative, auprès des usagers de la voie aérienne est mise en place. Elle sert à financer le développement du réseau TGV. Elle est perçue sur les billets d'avion et redistribuée auprès des usagers du TGV et des entreprises participant au développement du réseau ferré à grande vitesse.

Le développement du parc automobile de voitures dites propres (sous réserve d'une définition de voiture propre, notion controversée) : Une contribution incitative est demandée aux acheteurs de voitures neuves traditionnelles, en fonction du nombre de CV, elle sert à la fois à baisser le prix d'achat des voitures propres et à aider les constructeurs automobiles et les fournisseurs d'énergie à développer leurs activités dans cette voie.

La réduction de la consommation énergétique des logements : En s'appuyant sur le nouveau diagnostic de performance énergétique, une contribution incitative est demandée aux propriétaires de logements mal isolés, elle sert à financer l'isolation que d'autres propriétaires ont la volonté d'améliorer.

Les efforts des communes pour développer les modes de transports alternatifs à la voiture : En fonction des efforts réalisés par les communes pour développer les transports en commun, les pistes cyclables, le covoiturage, selon un plan adapté aux spécificités de chaque commune, la dotation globale de fonctionnement de chaque commune est modulée.

Les efforts des particuliers et des copropriétés dans le domaine du tri sélectif : La taxe sur les ordures ménagères est modulée en fonction des efforts réalisés dans le tri sélectif.

Le développement des réseaux de transports en commun : Une contribution additionnelle à la TIPP permet de réduire le prix des tickets de transports en commun et de financer le développement des réseaux.

La production d'énergie renouvelable d'origine électrique : la production d'électricité solaire, éolienne, hydraulique est aidée financièrement par une contribution demandée aux producteurs d'électricité à partir d'énergie fossile.

Le développement de l'aquaculture et la maîtrise des ressources halieutiques : une contribution sur la consommation de poissons pêchés permet le recyclage d'une partie des entreprises de pêche vers l'élevage en pleine mer et la constitution de réserve marine.

la mise en place du ferroutage en France. Celle-ci se heurte à l'importance des investissements matériels à réaliser et à la difficulté à imposer un système contraignant à des entreprises de transports. Celles-ci privilégient la souplesse et la réactivité dans un contexte européen où la France reste une plaque tournante du transport terrestre de marchandises. La contribution incitative pour le ferroutage repose sur le système suivant : elle est perçue aux péages autoroutiers, elle sera très faible au début (quelques centimes par kilomètres pour augmenter progressivement). La majorité de cet argent servira à diminuer les coûts des entreprises de transports qui accepteront de jouer le jeu du ferroutage. Une part importante ira aider aux financements des équipements nécessaires auprès des entreprises concernés (réseau ferré, SNCF et autres

entreprises se lançant dans le ferroutage). Le ministère des transports sera le support administratif de la perception et de la redistribution de cette taxe. rodrigue.coutouly@wanadoo.fr juin 2009

109

La nécessité de réformer les bases foncières des impôts locaux a été souligné dans différents rapports (Floc'h BUR pour le sénat et Balladur). Il est évident que la non révision des bases locatives administrées depuis 1980 (réforme de 1992 1993 ayant été avortée) conduit a des situations iniques concernant cette fiscalité (écarts de 200% sur des biens équivalents) transfert de fiscalité des biens anciens de centre ville vers des biens achevés depuis le fin des années 1970. En outre dans certaines entreprises qui accordent des avantages logements à ses cadres, pour des raisons techniques (la base locative fiscale sert de calcul à l'avantage soumis à charges sociales) la non révision des bases induit un manque à gagner important pour les régimes sociaux. Le logement contribuant pour une part importante à la production de gaz à effet de serre (40 à 46% de la consommation d'énergie). Le caractère radical des révisions nécessaires a conduit à un immobilisme fiscal pesant sur les finances publiques et souvent sur les propriétaires des logements édifiés postérieurement à 1970. Il me semble que la taxe carbone soit un angle d'acceptation d'une modification des bases locatives. **Ne pourrait t on pas inclure dans les valeurs locatives cadastrale une dimension environnementale.** Le cadrage s'effectuerait sur plusieurs années soit au regard de bilans énergétiques rendus obligatoires soit au moment de mutations en propriété ou locatives au regard de bilans énergétique obligatoires en pareil cas. Un tel dispositif serait en outre pertinent avec le prêt 0% économies d'énergies. Le contribuable ayant le choix entre une dérive de sa fiscalité foncière ou la mise en place d'un financement adapté à une remise à niveau de son habitation sur le plan énergétique et ouvrant droit en outre à une réduction d'impôt. Des aides pourraient être mises en place pour les propriétaires les plus fragiles. Pour les locataires un tel dispositif serait neutre. Il est indéniable en outre qu'en période de crise un tel dispositif aurait un effet de relance sur le secteur du bâtiment. Faute de temps je ne rentre pas plus dans les détails mais je reste à la disposition de l'enquête publique.

114

Il faut que ce soit un outil d'orientation des comportements, et non un outil permettant de trouver des recettes.

121

Je suis partisan de la mise en place de cette contribution ou "taxe carbone" et conscient pour autant du risque de rejet massif de ce type de disposition fiscale auprès de la grande masse de la population. L'effort de communication pour "vendre" cette taxe devra selon moi passer par un effort de présentation du dispositif contre-balancant la nouvelle charge. On ne doit pas parler de la taxe "en plus" sans parler de la taxe "en moins". C'est à ce prix qu'il existe une chance de mettre en place ce levier indispensable au rapprochement de "l'écolonomie" (dixit Lepage) et de l'économie telle que nous la connaissons. Après sur quelle taxe faut-il agir ? Je n'en sais rien... La TVA ne me parait pas une mauvaise idée... la taxe professionnelle une idiotie. L'objectif le plus concret que j'attends de cette taxe ? **Qu'il ne soit plus économiquement responsable de faire faire le tour du monde à une crevette pour être décortiquée !** ne plus avoir besoin d'expliquer quels sont les produits agricoles de saison puisque l'étiquette le dira... Contrairement à ce qu'on pourrait penser un nombre significatif d'entreprise est prêt à prendre en compte cette contrainte. Aujourd'hui, si elle change "volontairement" leur process, c'est criminel économiquement. Avec une pollution qui a un prix sur le produit tout devient plus claire et moins schizophrénique (fait pas ci, fait pas ça !) Le calendrier ? C'est urgent mais la consultation est probablement une bonne idée démocrate et tout ça. mais un jour il faudra accepter d'en prendre plein la figure et le faire quand même... Probablement que ce type de projet doit se faire par étape. je commencerai personnellement par les professionnels et préparerai le terrain pour le particulier.

135

Le recours à un marché du carbone étendu serait plus efficace et permettrait la création d'emplois dans la finance carbone, ainsi que la promotion de la place de Paris comme leader dans ce domaine. Par ailleurs le revenu que cherche clairement l'Etat à travers la Contribution Energie-Climat pourrait être obtenu à même hauteur, mais de façon plus simple et plus directe, par le biais de la mise aux enchères des quotas correspondants.

143-144

LA REDISTRIBUTION FISCALE NE DOIT PAS ETRE SACRIFIEE SUR L'AUTEL DE L'ENVIRONNEMENT Le système de prélèvements obligatoires en France a petit à petit glissé vers une imposition proportionnelle voire dégressive à mesure que l'impôt sur le revenu (IR) a été "mité" par la myriade de niches fiscales et depuis la création de la CSG dont le produit dépasse celui de l'IR. 1/ Une contribution de type TIPP ou TVA pèserait

surtout sur les ménages modestes. Une récente étude menée pour le Centre d'analyse stratégique (CAS) indique que l'impact redistributif d'une telle contribution serait négatif. Car les ménages modestes consacrent une plus grande part de leur revenu à des produits carbonés et, plus généralement, ils consomment l'intégralité de leur revenu contrairement aux couches aisées qui épargnent 40% de leurs revenus. Par ce mécanisme, la TVA est d'ores et déjà considérée comme un impôt dégressif puisqu'elle taxe la consommation et pas la valeur ajoutée. La TIPP frappent aussi plus durement les ménages modestes parce qu'ils consacrent une part de leur revenu 2,5 fois plus importante à l'achat d'énergie. Paradoxalement, le ministère des Finances vient de décider que les quotas de carbone échangés sur le marché Bluenext ne seraient plus soumis à TVA. Un renforcement de ce type de taxe sur les produits carbonés, à commencer par les énergies, accentuerait ces inégalités face à l'impôt. 2/ Plusieurs alternatives concilient la nécessité de cette contribution et le principe d'égalité devant l'impôt. La simulation de trois économistes du CIREC Combet, Gherzi et Hourcade citée par le CAS montre que la taxe sur le carbone serait redistributive, voire progressive si l'on déduisait pour chaque ménage un montant forfaitaire équivalent à la contribution moyenne. Toutefois, le produit de cette taxe serait nul pour l'Etat. Une taxe de luxe très élevée sur les produits de consommation peu ou pas courante est une autre piste. Les revenus des très riches ont fortement augmenté ces dernières années d'après Piketty et Landais. Les dépenses somptuaires ont suivi cette progression en parallèle. Les voitures de luxe très polluantes, les grands bateaux de plaisance, les produits alimentaires rares et importés de loin sont autant de produits susceptibles d'être davantage taxés. Par ailleurs, la suppression de la taxe professionnelle ouvre une fenêtre d'opportunité pour renforcer intelligemment l'imposition des entreprises dont la part dans les prélèvements obligatoires ne cesse de diminuer au détriment des ménages. Parmi les nombreux exemples disponibles, on peut citer la taxation des bâtiments professionnels peu économes en énergie, la transformation de la vignette automobile des professionnels en contribution carbone indexée sur les émissions, la pénalisation des entreprises qui n'ont pas de plan de déplacement d'entreprise ou qui ne prennent pas en charge les abonnements aux transports en commun de leurs salariés (le ticket transport est facultatif en province). Au niveau européen, le rétablissement de droits de douanes réduirait l'effet néfaste à l'environnement du transport de marchandises. Des taux supérieurs pourraient être exigés sur les produits carbonés issus de pays non signataires du protocole de Kyoto ou non soumis à ses exigences de réduction de gaz à effet de serre. En conclusion, nous estimons que le système fiscal français est d'ores et déjà insuffisamment redistributif sans qu'il soit nécessaire d'y ajouter contribution carbone dégressive du revenu. L'idée d'abattement forfaitaire par foyer la rendrait plus juste. Mais l'assiette constituée par les entreprises est aujourd'hui plus disponible que le revenu des ménages dont le pouvoir d'achat est en berne.

166

La contribution climat énergie vise à diminuer nos émissions de carbone mais également à réduire notre dépendance aux énergies fossiles. Si l'on admet que l'énergie représente la capacité de modifier l'état d'un système : cela revient à dire que accepter de diminuer notre consommation d'énergie équivaut à accepter de réduire notre capacité de : nous déplacer, faire tourner des moteurs, produire des matériaux... (capacité qui va de toute manière ce réduire tôt ou tard) Mon interrogation est la suivante : comment faire passer cette idée dans l'opinion publique (doit-on même l'évoquer?) Pour une entreprise de bâtiment (gros œuvre) on peut estimer à environ 100 à 110 grammes de C par euro de CA. Les émissions liées à l'utilisation d'électricité et de matériaux soumis aux marchés des quotas ETS est d'environ 40%. La contribution C E peut être compensée par des allègements fiscaux. Par contre, le renchérisement des prix du CO2 sur le marché ETS (40% des émissions globales, principalement dues au ciment) va impacter considérablement les entreprises concernées. Il peut donc y avoir une augmentation non négligeable du coût de la construction (béton) C'est peut être le but, vu que l'utilisation de béton est "energivore"...

176

La contribution climat-énergie auprès des particuliers est une très bonne idée. calculons ce que chaque ménage émet en moyenne de GES et pénalisons ceux qui émettent plus. Le temps de l'acceptation, ensuite il sera possible de diminuer le taux.

190

Si la contribution s'applique sur le prix des combustibles fossiles, comment va t'elle être répercutée. Les fournisseurs divers, sous traitants devront ils en afficher le coût, comme les fournisseurs de béton font apparaître distinctement la contribution environnementale sur leurs factures. (ou comme la TVA, mais cela me semble plus compliqué) S'il n'y a pas d'affichage obligatoire, n'y a-t-il pas un risque d'inertie du système, les entreprises absorbant (partiellement ou totalement) le coût de la contribution climat énergie en rognant sur leurs

marges pendant un premier temps. Le danger est qu'il y ait une augmentation des prix, mais que cette augmentation soit noyée et ne soit pas distinctement associée à cette taxe.

194

Je pense qu'il est important d'être clair sur la nature d'une taxe éventuelle : elle devrait porter sur les combustibles fossiles, en proportion de leur émission de CO₂, et non pas sur « l'énergie », qui n'a aucune raison d'être taxée spécifiquement. Ainsi n'y aurait-il aucune raison de taxer l'électricité en soi (le nucléaire n'émet pas de carbone ; les énergies renouvelables non plus), sauf à proportion de leur émission de CO₂. Il me semble tout à fait intelligent de compenser la mise en place d'une taxe carbone par une baisse de la fiscalité sur le travail et par une aide à ceux pour lesquels l'augmentation du prix du chauffage serait trop lourde.

195

Afin d'accompagner la mise en oeuvre de la contribution climat énergie, n'y a t il pas matière à toiletter également l'ensemble des dispositifs fiscaux ayant une forte incidence sur les émissions de GES, comme de déduction de l'IR les frais réels. Cette mesure fausse les stratégies résidentielles et encourage la périurbanisation que l'inflation des coûts de l'énergie doit plutôt permettre d'enrayer. Il ne semble pas opportun que la compensation proposée pour les ménages ruraux vienne conforter l'exode urbain qui explique les 22 % d'augmentation des émissions liées au transport. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la carte des territoires vécus. En revanche, le produit de la taxe devrait plutôt être affecté à des programmes d'acquisition foncières autour de pôles gare, au financement des transports collectifs et urbains et à la création d'infrastructures cyclables. Il peut permettre aussi de favoriser l'investissement collectif local dans les énergies renouvelables qui sont de bonnes entrées pour interpeller et impliquer les millions de citoyens pour qui les énergies renouvelables restent encore inaccessibles. Aujourd'hui, une démarche de type création d'une coopérative énergies renouvelables ne bénéficie pas du crédit d'impôts contrairement au particulier et est soumis à l'impôt sur les sociétés.

204

Cette contribution "climat-énergie" doit être accompagnée d'un mécanisme de rééquilibrage aux frontières en instaurant une taxe sur les biens venant de pays où les normes sociales et environnementales sont plus laxistes.

212

Bonjour, je souhaitais apporter une contribution sur la relation entre le propriétaire d'un logement et son locataire. Dans le cas d'une contribution climat basé sur l'utilisation d'énergies du logement, cette dernière ne sera à charge que du locataire. L'incitation du propriétaire à la réalisation de travaux pour améliorer l'efficacité du logement ne sera guidée qu'indirectement par la volonté des locataires. De plus dans un secteur où la pénurie de logement est manifeste, cette incitation à l'amélioration risque d'être tout simplement annihilée. Je me demande alors s'il ne serait pas possible de mettre en place dans le cadres de la "contribution climat-énergie" en plus d'une contribution pour l'usage d'énergie, une taxe annuelle au propriétaire de logement en location. le barème de celle ci pourrait être progressif et indexé sur le bilan énergétique du logement loué. Elle inciterait le propriétaire d'un logement à réaliser les travaux, afin de passer dans la tranche du dessous. Elle pourrait aussi inciter les futurs propriétaires à être plus regardant sur les performances énergétique des logements en investissement. La valeur de cette taxe serait minorée de la valeur de la taxe de l'efficacité ciblée, ce qui se traduirait par un chèque pour les logements plus efficaces et un prélèvement pour les logements les moins efficaces. la collecte pourrait se faire via l'impôt foncier. Merci de m'avoir lu, très cordialement. Yann Galinier

216

La question abordée est bien celle du climat et de la menace qui pèse sur l'humanité du fait des dégagements de gaz à effet de serre. En ce qui concerne l'énergie, ces gaz à effet de serre sont dus exclusivement à l'utilisation de combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz). Une taxe devrait ne porter que sur le contenu carbone de ces combustibles. Odile Mathis

218

je rapporte une inquiétude de Jean marc daniel: Taxe carbone et crèche de Haïfa "les bonnes intentions fiscales se retournent souvent contre ceux qui les usent et en abusent. Pour les économistes, cela prend la forme de la parabole de la crèche de Haïfa. De quoi s'agit-il ? Dans la crèche en question, les parents doivent venir chercher leurs enfants le soir avant 17h. Mais le personnel se plaint de ce que certains jours, un ou deux

parents se présentent avec dix ou quinze minutes de retard. Dans un premier temps, le maire, pour éviter que ce phénomène ne prenne de l'ampleur, fait distribuer un court texte rappelant que la ponctualité fait partie des éléments constitutifs de la vie en société. Et de fait, le nombre de retard se réduit. Mais le personnel continue à se plaindre de deux ou trois malotrus systématiquement en retard. Le maire prend le taureau par les cornes et affiche un barème d'amendes par heure de retard. Résultat, la plupart des parents paient les amendes et viennent à 20h : en donnant une valeur monétaire à l'absence de ponctualité, la mesure prise permet aux parents d'en réévaluer la nature profonde. De même, pour les économistes, le pollueur poussé à une certaine discipline par sa prise de conscience des problèmes de l'environnement se trouve libéré de toute contrainte morale dès lors qu'il devient payeur sur la base d'une évaluation faite par l'Etat. La taxe écologique gomme la référence citoyenne et annihile la prise de responsabilité éthique." A mon sens le signal prix, doit être significatif, donner une vision sur le long terme (augmentation progressive)

219

Les formes que pourraient prendre une contribution "climat-énergie" La présentation du livre blanc ne montre pas assez clairement la problématique créée par l'existence d'une TIPP (+ TICGN et TICC) à des niveaux de taxation du carbone extrêmement différents (de 0 à plus de 200 euros/tonne CO₂). Mon article TIPP et CCE fournit quelques éléments propres à éclairer le débat : http://www.hyperdebat.net/article.php3?id_article=138

* Les modalités pratiques, le calendrier et les mesures qui devraient être prises pour accompagner la mise en oeuvre de cet outil La CCE a besoin d'être accompagnée d'un intense effort pédagogique, car si de plus en plus de gens sont d'accord pour "faire des sacrifices pour la planète", beaucoup la rejettent car ils pensent que c'est un impôt supplémentaire. A cet égard la fonctionnalité de dépôt de contribution de www.contributionclimatenergie.fr est largement insuffisante pour amorcer un large débat, alors que la plupart des autres dossiers ouverts par le gouvernement, comme les états généraux de la bioéthique, la réforme des lycées ou les états généraux de l'outre-mer ont chacun une plate-forme web sur laquelle on peut non seulement contribuer, mais aussi consulter les contributions des autres et réagir. Il me paraît indispensable de combler ce manque le plus tôt possible. (manque que je tente de pallier actuellement avec le site www.hyperdebat.net, dont je suis l'un des fondateurs). http://www.hyperdebat.net/rubrique.php3?id_rubrique=38 Je voudrais souligner que toutes les mesures réglementaires ou fiscales venant d'en haut ne permettront d'atteindre les objectifs que si nous sommes mobilisés pour agir et prendre les milliards de micro décisions qui feront régresser les émissions de GES. Il y faudra de la communication, mais aussi de l'entraide sur le terrain, pour que ceux qui savent et son motivés entraînent les autres Il faudra aussi prendre des mesures symboliques pour mieux faire passer la pilule. Exemple : supprimer tous les avantages tarifaires sur le gaz et l'électricité réservés aux employés et retraités d'EDF, GDF (et depuis peu des autres sociétés du secteur de l'énergie). Il n'est en effet pas pensable de demander des efforts supplémentaires aux français alors que d'autres sont incités à gaspiller l'énergie par des tarifs scandaleusement bas.

221

La fiscalité sur les émissions de gaz à effet de serre doit être rapide, élevée et annoncée comme progressive, comme le préconise Jean-Marc Jancovici. Elle fait partie des prélèvements vertueux recensés par Michel Rocard dans sa contribution:

1. L'effet direct d'une taxation sur les émissions de gaz à effet de serre est l'incitation à ne pas les émettre, c'est-à-dire une incitation aux économies d'énergie, conforme à nos engagements.

2. Lorsqu'elle est mise en oeuvre à pression fiscale constante, elle permet d'alléger le coût du travail et favorise donc directement la création d'emploi.

3. Le troisième effet majeur de la taxation sur les émissions de gaz à effet de serre est la relocalisation des échanges économiques. Ainsi, sans mesure protectionniste, la taxation des émissions de GES a pour effet de rendre moins compétitif les échanges commerciaux longue distance. Avec la réduction des écarts de salaire entre pays, possible par le réaffectation locale dans les salaires et la protection sociale des plus values réalisées par les pays émergents, nous avons une économie plus robuste aux à-coups de la finance, plus sobre en consommation d'énergie et en émission de GES, tout en demeurant dans un monde moderne et ouvert. Il y a d'autant moins à attendre que:

1. Cette fiscalité existe déjà dans plusieurs pays Au Royaume-Uni, toutes les entreprises sauf les très petites paient une taxe sur le changement climatique, à moins qu'elles aient des permis d'émission ou

qu'elles aient recours à des énergies renouvelables, ce qui leur donne 80% d'abattement sur cette taxe. Celle-ci alimente le budget d'une fondation qui finance les innovations technologiques au profit des entreprises qui s'intègrent au dispositif. En Suède, une taxe sur les émissions carboniques existe depuis 1991. Elle est qualifiée de « très efficace » par le ministre suédois de l'environnement, Andreas Calgren : « elle nous a permis une croissance économique élevée. Nous avons combiné une croissance économique de près de 50% depuis 1990 avec une réduction de 10% de nos émissions » (Metro, mardi 31 mars 2009, p.7).

2. En France, la « contribution climat-énergie » est un principe issu de la première partie de la table ronde du Grenelle de l'environnement (engagement n°65 du Grenelle de l'environnement). Elle consiste en un glissement de la fiscalité des charges liées au travail vers des charges liées au recours à l'énergie. Dans le schéma établi par la Fondation Nicolas Hulot, elle s'inscrit en complément du marché d'échange des émissions de gaz à effet de serre, en s'appliquant aux émissions diffuses de gaz à effet de serre (transport, chauffage, eau chaude). Son assiette comprend les entreprises non soumises au marché des émissions de gaz à effet de serre, aux administrations et aux particuliers.

III. Tarification de base 100€ la tonne me paraît un prix plancher: cette contribution représenterait ainsi 20 centimes par litre d'essence et 3 centimes pour le kilowatt/heure de gaz. A ce niveau, la contribution rentabiliserait plus rapidement tous les investissements que nos engagements nous commandent de toute façon d'engager rapidement, elle ouvrirait un champ pour la recherche, pour l'emploi, elle amènerait à une réflexion indispensable sur les modes de vie.

IV. Conclusion La fiscalité sur les émissions ne consiste pas principalement à trouver une source de financement à des projets écologiquement vertueux. Elle vise principalement à réorienter l'ensemble de notre économie, ses représentations et ses valeurs. Pour cette raison, pour répondre à Jean-Louis Borloo, il ne faut pas attendre 2011 ou 2012, et pour répondre à Michel Rocard, nous ne devons pas nous livrer à une vaste réflexion préalable sur l'adaptation de notre système de prélèvements obligatoires. Il faut instaurer rapidement un prélèvement vertueux qui pourra progressivement se substituer à d'autres, en fonction de la vitesse de rétablissement de nos finances publiques (à l'image de ce qui s'est passé en son temps avec la CSG). La présidence suédoise du Conseil européen, déterminée à faire avancer ce dossier au sein de l'Union européenne, constitue de ce point de vue une fenêtre d'opportunité.

239

Le fait de pouvoir dépenser de l'énergie doit être perçu comme un avantage, donc, non pas comme quelque chose qu'on a dépensé, mais comme un + de la vie qu'on a gagné. Une façon de rendre la taxe carbone juste et de ne pas la faire trop peser sur les ménages peu favorisés, pour les transports, serait d'intégrer le nombre de kilomètres parcourus avec le véhicule personnel comme un revenu : on additionne, sur la déclaration d'impôt, 10 ou 20 cts par kilomètre à la somme gagnée sur l'année. Si vous avez plusieurs véhicules, vous cumulez. Le kilomètre parcouru est considéré comme un gain (de liberté...) et se visualise plus sûrement qu'une Nième taxe qui s'ajouterait à la TIPP. Ce qui en fait un impôt progressif, et plus juste. Les kilomètres en bus ou en trains n'étant pas taxés, ce serait très favorable aux transports en commun. Pour la conso d'électricité : là aussi, pas de taxe sur facture, mais une redevance. Vous payez "tant" pour la télé (qui finance les programmes), + X€ par sèche linge et congélateur. Les équipements comme le réfrigérateur ou le lave linge, considérés comme équipement de base, ne doivent pas être taxés. Pour les entreprises, une taxe carbone sur la conso d'électricité. Une taxe sur le fuel domestique se noierait au milieu des autres taxes, et aurait l'inconvénient de favoriser l'achat de logements neufs par rapport à l'ancien, ce qui pose un problème d'aménagement du territoire (ex, en Haute-Savoie, où on construit sans cesse, mais où les vieilles maisons ne trouvent plus preneur parce que les moyens de chauffages sont vétustes et l'isolation médiocre). Donc, plutôt que taxer le fuel domestique, augmenter les aides à l'isolation et au changement de mode de chauffage grâce, justement, aux gains. Avec une obligation pour les collectivités locales. Pas d'idée pour le calendrier, sinon que l'impôt sur le "revenu-kilomètre" doit voir sa partie kilomètre augmenter progressivement mais rapidement, et mis en place tout de suite. En 2015, on y intégrerait aussi le nombre de kilomètres parcourus en avion. Elisabeth Charmot
12 ch Vuard Marchat 74200 Thonon 06 80 37 71 74

241

Cette contribution traite très brièvement la question sur la stabilité des recettes d'une contribution climat-énergie, en donnant un résumé de l'expérience de la taxe carbone et la taxe énergie suédoise: Question : Est-ce que les

recettes de la taxe peuvent rester stables? Les recettes de la taxe suédoise sur l'énergie et de la taxe carbone s'élevaient à 5.8 milliards EUR en 2007 (dont 2.3 milliards EUR pour la taxe carbone seule). Etant donné que les recettes totales d'impôts étaient de 132 milliards EUR en 2006, les recettes des taxes sur l'énergie ne comptent que pour 4.6% des recettes totales d'impôts. L'évolution des recettes de la taxe montre qu'elles sont restées relativement stables, vu les changements de l'assiette et les relèvements des taux. Ceci s'explique par le fait que, bien qu'il y ait une réponse de la demande face à un changement du prix d'un combustible fossile, la réponse n'est pas proportionnelle (en termes techniques, l'élasticité prix est inférieure à 1). Si le prix d'un carburant monte de 10%, la réduction de la demande est inférieure à 10%. Selon le niveau du taux de la taxe et de son assiette, il est possible d'avoir des recettes relativement stables dans le temps, au moins dans le moyen terme, comme le montre les 18 ans d'expérience de la taxe carbone suédoise.

244

La contribution "climat énergie" est un outil central pour atteindre l'objectif du facteur 4 à l'horizon 2050. L'idéal serait de l'établir sous forme de taxe à l'échelle de l'Union Européenne, avec un prévisionnel sur 15 ans de l'évolution des taux. Il me semble que la taxe devrait permettre de réduire les cotisations salariales de la CRDS et de quelques points de CSG (qui transitent déjà par le budget de l'Etat). Il serait bon de prévoir un label pour certaines activités qui seraient ainsi exonérés de taxe : transports en commun, vélos, autopartage, électricité éolienne et photovoltaïque, chauffage au bois, agriculture biologique, travaux de rénovation et d'isolation du patrimoine bâti. Ainsi, si 5% de l'électricité d'EDF est d'origine éolienne, la famille Duranpont ou l'entreprise Tartanpion ne paiera sa contribution énergie-climat que sur 95% de sa consommation. On peut imaginer une légère modulation de l'impôt sur les sociétés dans ce sens. Sur le résidentiel, il conviendrait de prévoir une modalité spécifique pour surtaxer la construction neuve hors zones déjà bâties ou dans la continuité du bâti (pour les particuliers comme pour les entreprises). Enfin, quid de l'idée, développé notamment par Paul Ariès, de taxation du mésusage des ressources ? Par exemple, on pourrait moduler la contribution climat-énergie en fonction du nombre de personnes par foyer. Par exemple, pour l'électricité (mais aussi le gaz, l'eau...), imaginons que pour deux personnes la contribution soit de n€ jusqu'à une consommation de z Kw/h, puis qu'au delà elle passe à 1,2xn€ par Kw/h. Vous travaillez sur un sujet important qui doit ABSOLUMENT déboucher, aussi tous mes encouragements. Dernière inquiétude : cette nouvelle fiscalité ne doit pas aggraver les inégalités.

245

Les modélisations du changement climatique prévoient une tendance à la hausse de demande de refroidissement l'été. Cette demande serait amplifiée et critique si la France connaissait un développement accéléré de son parc de climatiseur (pics de demande en période chaude, c'est à dire là où il est plus difficile de produire de l'électricité à faible impact environnemental et là où elle est plus émettrice de CO2). Il me semblerait intéressant de voir comment juguler l'équipement en climatiseur par l'établissement d'une taxe dissuasive qui : 1. Limiterait l'achat de climatiseur donc l'intensité des pics de consommation électrique ; 2. Pourrait inciter certains à améliorer leur isolation plutôt qu'à investir dans une climatisation coûteuse. Cette taxe ne s'appliquerait cependant pas aux établissements de santé et maisons de retraite, ainsi pour ce qui touche à la prise en charge des personnes vulnérables à la chaleur. Ces derniers mois on a vu que le ministère de la santé avait décidé de climatiser tous ses bâtiments : cela ne donne le contrexemple à mon propos.

246

Proposition concrète Diminuer les prélèvements sur les salaires et les charges sociales d'un certain montant. Récupérer ce montant par une taxation supplémentaire sur l'énergie.

259

Il est important de démarrer au plus vite la contribution climat énergie avant que le prix du pétrole ne remonte trop haut. Démarrage janvier 2010. Cet outil est important pour réguler le prix de l'énergie par nous même et pas uniquement subir les marchés financiers. Je pense que nous pourrions substituer la CCE à la TIPP, la TICC, la TICGN et autres taxes sur les combustibles. IL convient de taxer l'électricité pour que nous ne substituons pas tous les combustibles fossiles par l'électricité ce qui nous obligerait à augmenter considérablement notre parc de production électrique. Le but premier est bien de réduire nos consommations d'énergie il faut conserver cela comme objectif. Pour accompagner la mise en œuvre de ce dispositif il faudrait instaurer un reversement pour toutes les familles d'un montant fixe correspondant à la somme des recettes divisées par le nombre des familles.

261

1 Quelques objectifs pertinents pour une contribution « climat-énergie » Une CCE se doit de changer les comportements des utilisateurs finaux en termes notamment de consommation, afin de les inciter à faire des choix qui limitent les émissions de GES aussi bien en amont (production) qu'en aval (usage et fin de vie). Une CCE doit orienter les acteurs économiques vers des choix moins émetteurs de GES, ce qui ne veut pas dire que cet arbitrage sera simple. Ainsi par exemple, il peut être difficile de savoir s'il est plus pertinent de changer son véhicule pour un véhicule neuf : l'impact écologique (GES mais également pression sur les matières premières) de la fabrication de ce nouveau véhicule est-il plus ou moins important que celui lié à la différence de

consommation entre le véhicule neuf et l'ancien. Et même si le moteur et l'ensemble de la chaîne mécanique sont nettement plus performants, est-ce que la simple présence de la climatisation ne risque pas de remettre en question toutes les économies réalisées (création de l'usage) ? C'est pourquoi une CCE doit s'accompagner d'outils permettant de faire des choix documentés. C'est pourquoi une part de la réversion de cette taxe pourrait s'effectuer par le biais de modules de formation dispensés aux citoyens, afin de les sensibiliser aux comportements durables et minimisant la taxe. Cela pourra également se traduire par la généralisation d'indicateurs de type étiquette énergie et une prime à la casse intelligente, c'est-à-dire favorisant avant tout le transfert modal. Une CCE doit être évolutive : faible au moment de sa mise en place, elle doit suivre une progression strictement linéaire avec une pente faible mais significative, de sorte que, d'ici 5 ans, la rentabilité d'investissements comme la rénovation des bâtiments soit abaissée de 20 ans à environ 5 ou 6 ans. Une part du produit de la taxe pourra donc être affectée à des aides à la rénovation, en priorité pour les bâtiments les plus énergivores. Cette taxe peut et doit avoir un objectif social : en taxant fortement les personnes détentrices de biens « gourmands » en ressources fossiles notamment, on pourra espérer se rapprocher d'une meilleure répartition des richesses.

2 Comment mettre une CCE en place ? L'idéal d'une CCE serait un système de type TVA. Malheureusement, la comptabilité carbone est nettement moins accessible que la comptabilité classique. Il est donc important de procéder différemment. La principale source d'émissions de GES étant la combustion des énergies fossiles, il semble raisonnable de taxer ce type de produits : les produits issus du pétrole, du gaz ou du charbon. Ceci est cependant insuffisant car cela risque de favoriser des filières inattendues : celle du bois, avec une possible déforestation, celle de la biomasse non-durable (biocarburants), etc. De même l'agriculture est fortement émettrice, avec des volumes qui sont majoritairement liés non pas aux énergies fossiles, mais à des processus naturels (méthanisation notamment). Enfin, une CCE ne s'appliquant qu'aux énergies fossiles risquerait de nuire fortement à la compétitivité des industries nationales, dans la mesure où il deviendrait très rentable d'importer du « carbone manufacturé ». C'est pourquoi, il semble intéressant : 1. De taxer tous les produits pétroliers, le gaz naturel et le charbon, en fonction du contenu carbone. Une liste exhaustive sera dressée. 2. De taxer tous les gaz fluorés et de manière générale tout gaz à effet de serre en fonction de son PRG, dès lors qu'il est connu, en supposant qu'une part fixée à l'avance de ce gaz sera relâchée dans l'atmosphère telle quelles. Cette part (% dépendant du gaz considéré) pourra évoluer en fonction des efforts de recyclage qui seront réalisés sur le territoire.

3. De fixer un barème de taxe « carbone » douanière par type d'équipements, pour des catégories de produits. Là aussi, une liste exhaustive sera fixée, mais celle-ci pourra évoluer et être enrichie au fur et à mesure des progrès qui seront réalisés pour affiner la connaissance du contenu carbone ou de l'impact carbone des produits importés. Un produit pourra faire l'objet d'une exonération si l'importateur fait la preuve que son produit a un contenu carbone moindre que celui qui est affecté à sa catégorie, ou encore s'il apporte la preuve que l'usage standard dudit produit vient réduire les émissions liées à l'usage ou lors de la fin de vie. La France étant à peu près privée de ressources fossiles, l'application de cette CCE se fera idéalement de façon intégrale aux frontières.

4 Cet outil doit nous permettre d'atteindre le facteur 4 L'effet d'une CCE doit être estimé par le biais de mesures d'élasticité. C'est ce paramètre qui va nous éclairer sur le fait que les usages sont sur le trajet qui mène au facteur 4 ou pas. Si cette élasticité est plus faible que prévue, il sera envisagé de faire progresser à la hausse la pente de croissance du taux de la CCE, et ce de manière totalement irréversible : la courbe doit viser une certaine linéarité et la pente doit se stabiliser d'ici une dizaine d'années. L'effort visé pour atteindre le facteur 4 doit être quasi constant dans le temps voire en baisse : ainsi, nos émissions devraient viser : [émissions en année n] = [émissions en année p] x (1 - t) ^ (n-p) Avec t = 0,75^(1/60) (facteur 4 entre 1990 et 2050), mais puisque nous avons pris du retard par rapport à nos objectifs de 1990, il faut que t soit plus important à partir de maintenant et même supérieur à 1 - (émissions cibles / émissions actuelles)^(1/(2050-2009)) de sorte que nous prenions « de l'avance » sur notre objectif final car les rendements de nos efforts seront forcément décroissants.

5 Une CCE doit s'intégrer de façon logique avec les autres mesures de politique environnementale Les entreprises soumises à quotas ne doivent pas subir une CCE en plus des quotas, d'autant plus lorsque ces derniers seront attribués aux enchères. Ceci veut dire que ces entreprises auront droit à une compensation de la part des Douanes. Ce paramètre mérite d'être étudié de façon détaillée, dans la mesure où cela peut ajouter un coût supplémentaire non négligeable pour la gestion de la collecte (et des reversements) de cette CCE.

6 Modalités pratiques, calendrier et conditions de mise en œuvre d'une CCE Comme déjà suggéré plus haut, la mise en œuvre doit être très rapide, avec une progression peu rapide mais inflexible du taux de la CCE

et/ou son élargissement graduel, tout en s'assurant que la double taxation soit une exception. Cette CCE pourra être dans un premier temps testée sur des grandes entreprises dont les achats sont suffisamment regroupés pour que l'estimation de l'impact de la CCE puisse être anticipée avant même son entrée en vigueur, avec un délai minimal de six mois environ. Les bonnes pratiques devraient alors se diffuser graduellement jusqu'au grand public en bout de chaîne.

262

Je voudrais attirer l'attention sur quelques retours d'expérience issus de l'histoire du XXe siècle. Les données sur les émissions de gaz à effet de serre permettent en effet de constater les résultats d'événements ou d'actions: 1) Un désastre militaire (France de 1940) suivi d'une occupation et de la mise en place d'une économie de rationnement s'est traduit par une réduction des émissions par un facteur 4 en moins d'un an avec une forte diminution du PIB. 2) Un effondrement économique (ex URSS et pays ex-"socialistes" de l'Est européen autour de 1990) a entraîné, là aussi en moins d'un an, une chute par un facteur voisin de 2, semblable à celle du PIB et légèrement variable suivant les pays. 3) Un signal prix fortement ressenti à l'époque (chocs pétroliers de 1973 et 1979) a eu pour conséquence dans les pays de l'OCDE une stabilisation des émissions sans, après une courte période transitoire de réajustement, que cela nuise à la croissance du PIB. 4) Une mutation technologique (programme électronucléaire français 1973-1995 expression d'une volonté politique) a prouvé son efficacité: au bout de 15 à 20 ans, 30 % d'émission en moins pour l'ensemble des activités, facteur 4 pour la seule production électrique. PIB en hausse modeste mais régulière au cours de la période. Je n'ai aucune compétence en matière de fiscalité mais je connais les résultats du Centre de Mathématiques Appliquées de l'Ecole des Mines qui montre qu'un signal prix doit être très fort, p. ex. une taxe carbone à plus de 300 € la tonne, pour conduire à une baisse sensible des émissions. Ces constats incitent à penser qu'une bonne politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre doit s'appuyer à la fois sur la promotion de mutations technologiques et une fiscalité à mettre en place progressivement.

265

Reflexions sur l'instauration d'une taxe Carbone sur les carburants Travaillant dans le secteur automobile, marié et père de jeunes jumeaux, je veux exprimer ici une opinion largement répandue, mais qui semble totalement absente de ce débat. De condition modeste, je m'exprime au nom de gens pour qui la vie n'est déjà pas très facile, de gens inquiets pour leur emploi ou d'une façon plus générale pour leur avenir, inquiets de devoir subir de nouvelles -et toujours plus insupportables- taxations.

J'approuve globalement la création d'une taxe carbone mais sa mise en œuvre doit intégrer des paramètres que ses défenseurs ou promoteurs ne semblent pas ou ne veulent pas prendre en compte, particulièrement en ce qui concerne les transports individuels. Pour des millions de personnes, l'automobile est le seul moyen de transport pour aller au travail, pour faire les courses, partir en vacances etc... Elle occupe une place très importante dans le budget, qu'il s'agisse de frais liés à sa possession (assurance, contrôle technique, dépréciation etc.) ou à son utilisation (coûts du carburant, entretien...). Associé à la prise de conscience des enjeux environnementaux, ce coût de plus en plus difficile à supporter a modifié notre approche vis à vis de l'automobile: Moins de déplacements, une conduite plus apaisée, la prépondérance de critères économiques et écologiques lors du choix d'un véhicule etc... Dans ce contexte, délaissier la voiture au profit de modes de transport plus économiques et respectueux pour l'environnement relève du bon sens pour la majorité d'entre nous... Encore faudrait-il que les alternatives existent partout et soient à la portée de tous! Aucun problème pour les citadins, qui bénéficient d'un choix pléthorique: transports en commun divers, distance courtes permettant l'usage du vélo, co-voiturage ou possibilité de ne plus posséder de voiture et de louer au cas par cas tel ou tel type de voiture en fonction de leurs besoins. Ce mode de vie respectueux pour l'environnement se généralisera dans de nombreuses grandes agglomérations, parce qu'il est tout simplement logique... encore faut-il qu'il soit fiable (transports en commun) et abordable au plus grand nombre. Cette alternative n'existe pas en revanche pour les millions de gens qui vivent en province, plus particulièrement à la campagne. L'activité économique a souvent disparu des petits villages (commerces de proximité, artisanat), l'utilisation de la voiture y est incontournable à toutes occasions. Comment faire quand le travail, le médecin ou l'épicerie sont à 15 ou 20 km, sinon que de s'y rendre en voiture? Faut-il refuser à nos enfants la pratique d'un sport ou d'une activité culturelle, parce que leur activité impose de coûteux déplacements en voiture? Sous cet angle, une surtaxation directe ou indirecte des voitures s'apparente à une mesure destinée à favoriser et développer le mode de vie urbain au détriment de la vie à la campagne... Curieuse conception de l'écologie! Il est vain de stigmatiser les 4X4 en dénonçant leur 20l/100Km (faux, archi faux!), de tenter de nous faire croire qu'une petite auto «écologique» est suffisante pour une famille (ou même parfois pour des gens de grande taille) etc... Le choix

d' une auto dépend essentiellement de son usage, des conditions de circulation et des infrastructures locales : les besoins d' une famille imposent des modèles spacieux (monospaces, breaks, familiales), la circulation hivernale ou hors route, la traction de remorques ou de vans imposent et justifient la possession de 4X4 etc... N' oublions pas enfin qu' un grand nombre de nos concitoyens n' a pas les moyens d' acheter une voiture neuve et roule avec des véhicules plus anciens, plus gourmands en carburant et plus polluants . Beaucoup d' entre nous ne rouleront pas avec les véhicules actuels avant 7 ou 8 ans (moyenne d'âge du parc automobile) et les véhicules vendus neufs aujourd' hui sont ceux qui rouleront en majorité à l' horizon 2015-2020 . La formule incitative bonus-malus lors de l' achat d' une voiture neuve est une bonne idée car elle détermine d' ores et déjà la qualité globale du parc automobile demain . Le rétablissement d' une vignette annuelle «écologique» serait par contre aberrant et injuste compte tenu des différences de pouvoir d' achat entre les acheteurs de voitures neuves et ceux qui ne peuvent s' offrir que des modèles d' occasion . Très clairement, je suis hostile aux mesures écologiques « répressives », celles qui consistent à créer des boucs émissaires, stigmatiser tel ou tel choix de vie, celles qui n' ont pour effet que d' affaiblir ou précariser les plus démunis d' entre nous . Je déplore l' insoutenable cynisme des « ayatollah » de l' écologie punitive qui crient haut et fort que les carburants ne sont pas suffisamment taxés et qu' il faut « en rajouter » : Ces « Maîtres à penser » savent ils que la France ne se résume pas à Paris plus quelques grandes agglomérations (toutes reliées par des chemins de fer bien sur), savent ils que de nombreuses familles font déjà d'immenses efforts et peinent à boucler chaque fin de mois, savent ils enfin que les transports en commun ne peuvent et ne pourront jamais desservir tout le monde et que le seul transport adapté aux besoins vitaux d' un grand nombre de citoyens, c' est la voiture ? Non, ils n' ont pas conscience de tous ça parce qu' ils sont citadins, ne connaissent pas les fins de mois difficiles , parce qu' il y a toujours un avion ou un hélicoptère (pas polluants !) pour la pratique de leurs loisirs « verts » aux quatre coins du monde . Ce ne sont pas des mesures injustes ou impopulaires qui créeront le large consensus écologique indispensable à notre développement . Ce ne sont ni l' hystérie ni la mauvaise foi de certains propos qui feront évoluer les mentalités. Pour atteindre les objectifs environnementaux, il existe une multitude de pistes à explorer , celles que j' expose ici me semblent tout simplement relever du bon sens . La création de grands parkings aux abords des villes, proches des réseaux de transport en commun ou de points de location de véhicules adaptés à la circulation « intra muros » (vélos, scooters ou voiture électrique etc..) . Cette solution serait forcément efficace, sachant que 500 voitures garées polluent moins qu' une seule voiture hybride qui tourne pendant une demi heure avant que son conducteur ne trouve une place pour se garer .

Une mesure à l' encontre des producteurs de véhicules des pays ne respectant pas les normes environnementales Européennes mais également les véhicules produits volontairement à grande distance de leur marché essentiel : Je pense par exemple à la Clio «Estate» produite en Turquie alors que son marché principal est en France , il existe de nombreux exemples . On ne parle jamais du coût écologique de la production de masse des voitures neuves , à cet égard le cycle « acheter-consommer-jeter » en l' espace de quelques années est un énorme gaspillage , pas du tout conforme à l' esprit de développement durable . Il est anormal que dans le cadre des primes à la casse, on « jette » des autos en bon état, pas si anciennes que ça (On voit des 206, des Clio II etc... partir à la casse) alors qu' elles pourraient encore assurer un long usage . On pourrait aussi imaginer des incitations fiscales pour ceux qui font évoluer leur ancien véhicule dans l' objectif de le rendre propre . Même si la baisse des émissions de CO2 ne jouent pas en sa faveur, le GPL reste à ce jour le carburant le plus propre à beaucoup d' égard . Un crédit d' impôt pourrait être accordée à tous ceux qui équipent leur véhicule , même ancien . J' ose espérer que ces quelques réflexions seront lues et comprises . Elles sont le reflet d' opinions très largement répandues mais ne me semblent trouver qu' un écho très faible dans les médias ou même dans les débats « spécialisés » . Pour finir sur un trait d' humour, je citerai Jean Louis Auguste Combes qui écrivait au 19ème siècle « Si l' on construisait actuellement des villes, on les bâtirait à la campagne, l' air y serait plus sain » ... serait ce la meilleure solution ?

277

Je trouve qu' il est primordial et urgent de faire quelque chose d' efficace qui induise un changement rapide et profond des comportements. Il est préférable que le terme "taxe" n' apparaisse pas pour une meilleure acceptation. La contribution ne doit surtout pas donner lieu à un marché aux droits à polluer. Personne ne doit pouvoir se soustraire aux changements de comportements. Payer ne doit suffire. Une redistribution vers les plus pauvres de la contribution doit permettre aux plus modestes de pouvoir eux aussi s' adapter. La contribution doit permettre une relocalisation des emplois, en compensant partiellement les charges sociales sur les salaires français. Il est important de faire en sorte que toute énergie fossile soit taxée, quel que soit son usage. Les

français considèrent que l'électricité est une énergie propre, et de ce fait illuminent leurs maisons avec des guirlandes, imaginent qu'il sera possible de remplacer toutes les voitures fonctionnant avec du pétrole par des voitures fonctionnant à l'électricité et que tous les problèmes seront résolus. Je ne pense pas que l'électricité nucléaire soit une énergie propre, mais en terme de réchauffement climatique, c'est un moindre mal. Mais toute l'électricité consommée en France n'est pas produite par le nucléaire et il arrive que l'on achète de l'électricité à l'étranger (produite à base d'énergies fossiles). Je pense qu'il serait important que les gens soient sensibilisés aux problèmes de surconsommation électrique. Pour cela, la technologie des compteurs électroniques devrait permettre de faire fluctuer le prix en temps réel en fonction du recours ou non à des surplus provenant du gaz, du pétrole ou du charbon. Merci pour cette démarche, et de faire le maximum pour que les choses changent vraiment.

278

A mon sens l'assiette de la taxe carbone envisagée devrait être proportionnelle à l'émission de gaz à effet de serre de l'énergie considérée et devrait être indexée en valeur ajoutée sur la quotité de polluants organiques néfastes sur la santé des personnes et des biens, par exemple l'utilisation du fioul pour l'épandage de pesticides s'il utilise une des 52 espèces dangereuses de pesticides citées dans le rapport GEST (juin 2009 AN) et a fortiori l'une des 30 catégories, sachant que les pesticides ont une influence directe sur la survenue de maladie neurovégétatives telles la maladie d'alzheimer, le montant de la taxe à exiger devrait être corrélé au risque développé pour la santé et la quantité de nuisances effectuées à cette occasion pour l'atmosphère, il en est de même de l'utilisation de carburant servant à transporter ou à évacuer sans protection aucune des particules fines telles le chrysotile ou forme d'amiante impliqué dans la survenue de cancers ou pathologies pulmonaires telle l'asbestose ou le mésothéliome ou les plaques : plus un produit utilisé de nature nocive pour les personnes émettrait de polluants organiques ou de particules fines dans l'atmosphère justifiant la détérioration de cette dernière par l'émission de gaz à effet de serre, plus un tel produit, dans sa fabrication, sa distribution, son acheminement devrait être fortement taxé afin de compenser partiellement les dépenses de sécurité sociale investies pour venir en aide à la recherche ou à la réparation ou au traitement des affections de longues durées en résultant, le principe pollueur payeur dans ce cas étant adopté proportionnellement à la nuisance générée. Cette taxation devrait être au minimum à l'échelle européenne pour avoir une taille critique de son assiette et devrait être cumulée avec une taxe carbone pour les produits importés de l'extérieur de la communauté, sachant qu'il n'y a pas d'effet de seuil pour le déclenchement de la dose effet dans le déclenchement ultérieur de pathologies pulmonaires, la taxation serait une façon de responsabiliser les industriels en cause pour générer une pratique plus vertueuse. Taxe parallèle à la TAXE TOBIN pour les transactions financières, cette taxe devrait reposer sur les capitaux financiers en cause et non sur le travail. La tranche haute marginale étant plus forte pour les plus forts polluants et émissions de polluants organiques ou volatils dans l'atmosphère contribuant à dégrader la qualité de l'air ambiant. YVAN ESCAFRE