

ANALYSE ET PROPOSITIONS DE LA CGT

ENJEUX DE LA VALEUR DE L'ACTION CLIMAT ET ALTERNATIVES SYNDICALES

Un récent rapport de France Stratégie propose de fixer la valeur de la tonne de carbone émise à 250 euros en 2030 et à 750 € à l'horizon 2050.

Donner une valeur au carbone est l'un des outils pour lutter contre les gaz à effet de serre (GES) et le réchauffement climatique.

Les rapports du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) utilisent ces notions. Il s'agit de mesurer le coût pour la collectivité des émissions de carbone (approche dite « coût/bénéfices »), où les coûts nécessaires pour réaliser un objectif déterminé (par exemple limiter la hausse moyenne des températures de 2 °C, comme le prévoit l'accord de Paris issu de la COP 21).

Il y a plusieurs manières d'utiliser la valeur (ou le prix) du carbone :

- les crédits carbone;
- le marché des permis d'émission;
- la fiscalité carbone.

MÉCANISMES DE MARCHÉ DITS DE COMPENSATION : LES « CRÉDITS CARBONE »

L'accord de Paris de la COP 21 prendra le relais du protocole de Kyoto de 1997. Fin 2018 à la COP 24, les États se sont mis d'accord sur ses règles d'application, à l'exception de celles relatives aux « mécanismes de marché ». Ils doivent permettre la « compensation des émissions » d'une entreprise et/ou d'un pays donné par des investissements diminuant les émissions de gaz à effet de serre dans un autre pays.

Dans le cadre de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), le système dit « Corsia » permet aux compagnies aériennes d'acheter des crédits carbone pour compenser les émissions qui dépasseraient le niveau atteint en 2020.

LE MARCHÉ EUROPÉEN DU CARBONE

Le marché européen des permis d'émission de gaz à effet de serre est l'un des outils utilisant la valeur du carbone.

Le règlement européen sur les permis ou quotas d'émissions négociables de gaz à effet de serre (GES) des installations industrielles (en anglais *european trading scheme* ou ETS) concerne 44 % des émissions totales de l'UE (en France 23 % des émissions). Ces permis ETS peuvent être délivrés gratuitement, ou de manière payante, au besoin par enchères. Un marché financier des « droits à polluer » a ainsi été mis en place avec le règlement ETS : il est censé permettre l'intégration de ce coût du carbone par les entreprises. Après un cours originel de 35 € la tonne, le cours est redescendu à 7 € par tonne. Après révision du règlement ETS, ces deux dernières années les cours sont remontés autour de 20 / 30 € par tonne, bien en deçà de la contribution climat énergie (CCE) payée par les ménages (44,60 € par tonne en 2018), et dont les entreprises françaises soumises à l'ETS sont exonérées.

LA FISCALITÉ CARBONE ET LA TICPE

Créée à la suite d'un rapport du haut fonctionnaire Alain Quinet, la contribution climat énergie (CCE) a été instituée dans la loi de transition énergétique d'août 2015, sous forme d'une taxe additionnelle à la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE). La TICPE rapporte 33,8 milliards d'euros en 2018. S'y ajoute la TVA à un taux de 20 %, appliquée à la fois sur prix des produits et sur la valeur de la TICPE.

La trajectoire carbone a donné lieu à un nouveau rapport du même auteur, remis au gouvernement et publié le 18 février dernier. Il révisé spectaculairement à la hausse la trajectoire de la CCE pour 2030 et recommande une moyenne de 750 € par tonne en 2050, en se fondant sur la « valeur de l'action climat ». Elle correspond à l'objectif de neutralité carbone en 2050, nécessaire pour tenir les objectifs de réduction du plan Climat précisé par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) découlant du rapport du GIEC.

QUELLE UTILISATION DU PRODUIT DE LA TAXE CARBONE ?

La majorité du produit de la TICPE n'est pas affectée : elle est répartie à parts presque égales entre l'État et les collectivités locales (départements et régions). Le compte d'affectation spécial (CAS) « Transition énergétique » reçoit 7,2 milliards d'euros et finance les aides aux énergies renouvelables (EnR) principalement électriques et, à la marge, le biométhane.

1,2 milliard d'euros sont affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), pour des cofinancements nationaux des infrastructures ferrées, fluviales, portuaires, et aussi routières.

Les exonérations de TICPE

Sont exonérés de TICPE : le kérosène des transports aériens, le gazole des activités agricoles et de pêche, le gazole non routier des engins des entreprises du BTP. Les entreprises de transports routiers de marchandises et de voyageurs sont remboursées par l'État de leurs dépenses de TICPE gazole pour un montant annuel croissant (1,7 milliard d'euros en 2018), au nom du soutien aux entreprises du secteur contre la concurrence des transporteurs d'autres États opérant en France, généralement soumis à des fiscalités sur le gazole moins lourdes dans leur pays.

La trajectoire de hausse de la CCE jusqu'en 2030 a été fixée par la loi de finances 2018. En 2019, elle devait augmenter de 10 € et le taux de TICPE du gazole devrait être aligné sur celui de l'essence. Ces deux hausses ont été le déclencheur du mouvement des « gilets jaunes ». Elles ont été annulées en décembre dernier par le gouvernement, tout comme la fin de l'exonération du gazole non routier du BTP.

	Trajectoire PLF 2018	Rapport Quinet 2019
2018	44,60 €	54 €
2019	55 €	
2020	65,40 €	
2021	75,80 €	
2022	86,20 €	
2030	100/110 €	250 €

Ces valeurs correspondent à l'estimation du coût nécessaire au déploiement de technologies dites « de rupture », d'innovations majeures, certains parlent de nouvelle révolution industrielle. Par exemple celles fondées sur l'hydrogène avec l'électrolyse de l'eau, dans les transports ou dans l'énergie, le stockage de l'électricité, la captation et le recyclage du CO₂, voire l'ingénierie bioclimatique en forçant la captation du CO₂ par les océans ou l'atmosphère, ou en freinant les effets du rayonnement solaire sur l'atmosphère terrestre.

ESTIMER ET FIXER LES BESOINS ET MONTANTS DES INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET PUBLICS EST NÉCESSAIRE

Le nouveau rapport Quinet souligne que la valeur tutélaire du carbone, rebaptisée « valeur de l'action pour le climat », serait d'abord un outil d'évaluation technico-économique destiné à favoriser les investissements dans la transition écologique. Pour « décarboner » l'économie, fixer la valeur à la tonne évitée doit s'avérer un outil utile pour définir la rentabilité socio-économique des investissements liés à la transition écologique. Ain-

si, tout investissement public dont le coût par tonne de CO₂ évitée serait inférieur à 250 € en 2030 serait rentable et devrait être réalisé. Le problème est que, si pour le rapport Quinet la valeur tutélaire du carbone n'est pas synonyme de hausse de la fiscalité écologique, il estime que la valeur du carbone devrait avoir un prix unique, que ce soit pour évaluer la rentabilité socio-économique des investissements publics, celle des investissements privés, comme celle de la fiscalité carbone ou l'évaluation des subventions publiques.

Utiliser la valeur du carbone pour guider les choix en matière d'investissements publics comme privés en ferait un outil extrêmement utile pour la transition écologique, mais le risque est grand que dans la pratique, il conduise surtout à une augmentation massive de la fiscalité indirecte sur l'énergie.

La CGT a fait part de ses propositions de réforme globale de la fiscalité. En matière de lutte contre le changement climatique, les rôles et fonctions de la réglementation, de la planification, des services publics et des politiques industrielles, s'avèrent essentiels. Or le gouvernement

entend les réduire au nom de leur coût pour les entreprises et de la sacro-sainte compétitivité des entreprises françaises.

Augmenter la taxe carbone en baissant la fiscalité « sur le travail », au nom du double dividende, et sans revoir les exemptions à la TICPE, ni l'affecter à la transition écologique serait un nouveau transfert de richesses au bénéfice du capital!

QUAND LE GOUVERNEMENT SE PREND LES PIEDS DANS LE TAPIS DE LA FISCALITÉ CARBONE

Depuis la discussion cet automne du projet de loi de finances 2019, puis au cours du « grand débat » jusqu'en avril, les discours gouvernementaux oscillent entre : « *On s'en tient à la trajectoire d'augmentation programmée* », au nom du signal prix pour la transition énergétique en

priviliégiant les changements de comportements, et : « *On annule toute hausse... On augmente le chèque énergie en 2019 (150 à 200 €/an en moyenne) et le nombre de bénéficiaires* » (3,6 millions à 5,8 millions de ménages).

L'augmentation de la charge pesant sur les ménages est un enjeu considérable : la dépense annuelle énergie moyenne d'un ménage avec deux enfants est de 1 600 euros (avec variations selon le type d'habitat, collectif ou individuel, qualité d'isolation, localisation géographique/climatique...). Les chiffres de la précarité énergétique de l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE) font apparaître un doublement en dix ans (5 à 11 millions de personnes en 2018). On élargit le système de primes à la conversion d'achat automobile et on demande aux constructeurs de doubler la prime d'État. On ne répond pas au débat de l'affectation du produit de la TICPE à la transition, ou on la limite à celle de sa composante taxe carbone (CCE) en l'affectant aux plus modestes.

À PROPOS DE LA THÉORIE DU « DOUBLE DIVIDENDE »

La fiscalité carbone, fiscalité indirecte fondée sur un « signal-prix », n'aurait pas pour fonction principale de rapporter de l'argent aux pouvoirs publics, mais d'orienter les comportements en incitant à adopter ceux qui sont « sobres en carbone ». Elle relèverait d'une logique de régulation, non de rendement comme la TVA.

Pour que ce modèle fonctionne, il faudrait que les ménages disposent d'un choix d'alternatives sobres en carbone, sinon ces derniers payent simplement plus d'impôts. L'usage de la fiscalité indirecte comme outil privilégié de la « taxe carbone » s'inscrit en fait dans un mouvement général tendant à transférer les prélèvements obligatoires des entreprises vers les ménages au nom de la compétitivité et de la « baisse du coût du travail ». C'est manifeste en matière de protection sociale où les cotisations dites patronales ont très fortement baissé et sont compensées par de la TVA, des taxes tabac ou de la CSG. Selon la théorie de l'effet du « double dividende », la taxe serait bonne pour l'environnement, tout en permettant de baisser le coût du travail. Il s'agit concrètement d'un transfert de richesses de plus au bénéfice du capital. Si la hausse de la valeur du carbone se traduisait par une hausse de la fiscalité indirecte des ménages suivant l'évolution exponentielle de la valeur du carbone, ce serait insupportable pour ces derniers et totalement injuste socialement.

La CGT a toujours contesté la théorie du « double dividende », alors que les choix de politiques publiques se font surtout au détriment des investissements publics et de la dépense publique en général. On trouve la même chose en matière de fiscalité écologique où des secteurs professionnels importants sont exonérés de TICPE (agriculture, transports aériens mais aussi routiers marchandises et personnes, gazole non routier du secteur du BTP). Sans oublier l'écart entre la valeur de la CCE et les prix de marché des permis d'émission de CO₂ du système UE / ETS, qui tiennent aux choix faits en la matière au nom de la compétitivité des entreprises. Celles des secteurs les plus consommateurs d'énergie sont en outre exonérées des quotas payants de l'ETS pour éviter un surcroît de délocalisations.

Un dernier point : s'il est normal que la fiscalité dite « de rendement » repose sur le principe d'universalité budgétaire (non-affectation des recettes), la fiscalité écologique dite « de régulation » des comportements des agents économiques devrait être intégralement affectée à la transition écologique et à la compensation pour les ménages modestes des coûts liés à la prise en compte de la valeur du carbone.

POUR UNE TRANSITION JUSTE ET SOLIDAIRE « EN ACTES », LA CGT PROPOSE

1. L'affectation majoritaire des taxes sur l'énergie aux investissements et aides nécessaires à la transition écologique, par exemple aux infrastructures alternatives à la route et utiles au report modal dans les transports, à la résorption de la précarité énergétique par un effort massif sur les travaux et la qualité de l'isolation des logements ;
2. La taxation du kérosène aérien, l'arrêt des remboursements de TICPE aux entreprises de transports routiers de marchandises par camions et camionnettes, dont tous les coûts externes de dégradation des réseaux routiers, de congestion, de pollution doivent être payés, ainsi que la taxation du gazole non routier des entreprises du BTP ;
3. La baisse de la TVA sur les factures d'électricité et de gaz des ménages, biens de première nécessité, des aides directes pour le financement par les ménages des travaux de confort thermique des logements sur critères de revenus (et non les seuls crédits d'impôts), et tripler le chèque énergie pour les ménages modestes éligibles (200 à 600 euros) pour réduire sans délai la précarité énergétique ;
4. La prise en charge à 100 % par l'employeur des coûts de transports domicile/travail et l'augmentation conséquente du versement transports ;
5. La révision du niveau des prix des permis d'émission délivrés par les États membres aux entreprises relevant du système ETS/UE, comme des exemptions actuelles données à certains secteurs ;
6. L'instauration d'un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'UE sur les importations de produits ne respectant pas les normes sociales et environnementales, ainsi que les règles de l'accord de Paris sur le climat. Il faut en effet réduire par des investissements l'empreinte carbone de la France (1,7 fois plus importante que ses émissions territoriales), fruit amer des délocalisations et des importations de produits.

Le gouvernement ne doit plus continuer à « exporter » nos émissions et prétendre faire la leçon au monde. Comme il ne doit plus faire la « leçon écologique » aux salariés, aux plus modestes, en les taxant encore plus et en exonérant les entreprises !

Vous ne voulez pas en rester-là ! Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus forts.
Bulletin de contact et de syndicalisation

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____

Âge : _____ Profession : _____

Entreprise (nom et adresse) : _____