

# Industrie

## La taxe par l'absurde

### Entretien avec Richard Armand

Délégué général de l'Association française des entreprises pour l'environnement\*

**Courrier de la planète : Que pensez-vous du programme national de lutte contre le changement climatique lancé par le gouvernement français ?**

**R**ichard Armand : Ce qui gêne les entreprises, c'est que le programme prévoit une baisse de 28 % des émissions du secteur industriel entre 1990 et 2010. C'est considérable compte tenu des progrès importants déjà faits dans le passé et des évolutions dans d'autres secteurs, notamment l'habitat et surtout les transports. C'est un objectif extrêmement ambitieux pour les entreprises, et on ne voit pas bien comment elles pourront le tenir.

**CdP : A quelles conditions l'industrie pourrait-elle être favorable à une taxe sur le CO<sub>2</sub> ?**

**R. A. :** Je ne crois pas que ce soit affaire de conditions. Il existe deux systèmes : la taxation d'un côté, les crédits d'émission de l'autre. A la différence des crédits, la taxe frappe toutes les émissions, notamment la totalité des émissions résiduelles. C'est-à-dire la quasi-totalité des émissions, car même si un industriel réduit de 20 % ses émissions, ce qui est énorme, il paiera tout de même la taxe sur les 80 % restants. Tandis que dans le cas des crédits d'émission, s'il réduit de 20 % et si tel est son objectif négocié, il paie ce qu'il faut en termes de recherche et d'investissements pour aboutir à cette réduction, comme dans la taxe, mais ne paie rien sur les 80 % restants. Il y a donc une différence intrinsèque entre la taxe et les crédits, et ce pour un résultat environnemental identique. L'effet sur la compétitivité, en revanche, est diamétralement opposé. Outre sa neutralité en termes de compétitivité, le système des crédits a sur la taxe l'avantage d'être simple. Je ne vois donc vraiment pas comment les industriels peuvent être favorables à une autre solution.

Certains économistes proposent, pour compenser l'effet négatif de la taxe sur le prix de revient, de recycler la taxe. Par exemple, de l'utiliser pour compenser la hausse des charges sociales due aux 35

**Il est plus facile de taxer une entreprise que de modifier les pratiques en matière de transport ou d'habitat... Mais pour les industriels, la taxe sur le CO<sub>2</sub> est au mieux inutile, au pire contre-productive. Et ce n'est pas elle qui les incite à consommer moins d'énergie.**

heures. Mais le problème est qu'on ne recycle pas sur les mêmes ! Les gros consommateurs d'énergie ne sont pas des employeurs de main-d'œuvre peu qualifiée payée au SMIC. Ils ont très peu, voire pas du tout de salariés de ce type, et

emploient au contraire au main-d'œuvre qualifiée. Ils ne reçoivent donc au mieux qu'une partie minime de la taxe qu'ils acquittent. On constate d'ailleurs que tous les pays européens qui ont instauré une taxe sur l'énergie ont exempté les plus gros consommateurs d'énergie, ou atténué de 80-90 % le poids de la taxe. Cela s'est fait bien sûr de manière négociée, par exemple en échange l'adoption par l'entreprise d'un engagement volontaire de réduction des émissions. Même les Pays-Bas, que l'on cite toujours en exemple, ont agi ainsi. Quel type d'instrument est donc une taxe, si les pouvoirs publics sont conduits à détaxer ceux qui en paieraient la plus grande part ? Les gouvernements s'en rendent bien compte, et n'ont pas le désir de porter atteinte au tissu industriel national. ■

\*EPE

41, rue des Trois Fontanot  
92024 Nanterre cedex  
France

E-mail : rarmand-epe@wanadoo.fr

## Les permis ne sont pas la panacée

● Les débats sur les vertus respectives de l'écotaxe et de l'échange des permis d'émissions perdent de vue un problème fondamental : l'un comme l'autre ne sont que des instruments destinés à favoriser la mise en œuvre de solutions économiquement viables permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il y a cependant une grande différence entre ces deux instruments. L'écotaxe n'a de vertu pour le climat que si l'assujetti peut réduire ses émissions. A court terme, sur cinq ou dix ans, une taxe n'entraînera pas automatiquement une réduction des émissions. Si le problème n'a pas de solution technique, il est inutile de mettre une taxe. Sauf à imposer des taux très élevés menaçant la rentabilité des entreprises et conduisant des délocalisations. Or très souvent, il n'y a pas de

solution technique immédiatement disponible. Une taxe impose un coût élevé aux acteurs économiques pour un rendement environnemental faible.

De même, une taxe à la consommation n'aura d'effet que si le même service peut être rendu par des solutions de substitution devenues moins coûteuses encore que ces substitutions soient lentes à causes des rigidités culturelles et technologiques qu'il faut vaincre (voir par exemple l'effet de la détaxe du GPL sur la consommation d'essence). Ce qu'il faudrait donc, c'est encourager la recherche de solutions plus écologiques, plutôt que taxer les émissions.

Quant au marché des permis, il ne peut permettre d'atteindre des objectifs ambitieux qu'à condition que le coût des permis soit faible.

Baucoup en rêvent, mais cela n'est pas garanti. Cela dépendra des règles du marché et surtout du périmètre d'échange. (lire Repères p. 78) Dans le cadre d'un marché où les permis ne s'échangent qu'entre acteurs économiques à qui on a imposé des plafonds d'émissions, si on donne à chaque acteur des contraintes fortes de réduction de ses émissions, la plupart des acteurs seront acheteurs de permis et, le nombre limité des vendeurs limitera le marché et fera monter les prix... Des vendeurs ne se manifesteront que s'il y a des solutions économiquement viables permettant de dépasser les objectifs fixés. Tout comme pour une taxe, l'instrument n'a de valeur que si il y a des gisements de progrès à exploiter.

Michel Picard  
Groupe Lafarge

