

## **Réponse d'EpE à la consultation de la Commission Européenne sur le MAC**

L'association française des Entreprises pour l'Environnement (EpE, [www.epe-asso.org](http://www.epe-asso.org)) rassemble une quarantaine de grandes entreprises françaises et internationales qui travaillent ensemble à mieux intégrer l'environnement dans leurs stratégies et leurs opérations, et à faire des défis de la transition écologique un moteur de transformation positive. EpE est le partenaire en France du World Business Council for Sustainable Development ([www.wbcsd.org](http://www.wbcsd.org)).

La consultation porte sur un Mécanisme d'Ajustement Carbone aux frontières (MAC - Carbon Border Adjustment Mechanism en anglais) et touche donc au sujet sensible de la place de l'Europe dans le monde économique.

Avant toute entrée dans le fond du sujet, il faut signaler que cette consultation est ouverte pendant la période exceptionnelle du confinement général lié à l'épidémie de Covid-19, particulièrement peu propice à la réflexion collective. Notre première demande est donc que cette consultation soit prolongée, par exemple de deux mois. Cette réponse initiale, conçue pour indiquer notre intérêt pour le sujet, doit donc être comprise sous cette réserve.

Il faut pour apprécier la pertinence de la proposition revenir à l'objectif poursuivi par la Communauté européenne avec l'ETS : combattre le changement climatique, et le faire le plus efficacement possible.

A l'époque de la création de l'ETS, la façon la plus pratique de le faire a consisté à le limiter :

- aux émissions territoriales de l'Europe, puisque les travaux de l'UNFCCC étaient fondés sur les émissions territoriales de chaque Etat, et
- aux émissions des grandes installations, plus faciles à mesurer de façon standardisée.

Au démarrage, l'ETS couvrait plus de 55% des émissions européennes.

Force est de constater que ce dispositif n'a pas permis d'atteindre l'objectif initial global de maîtrise de la contribution européenne au changement climatique : les émissions européennes ont été partiellement réduites, par la délocalisation de l'industrie européenne et la décarbonation de la production d'électricité. L'ETS ne couvre plus que de l'ordre de 40% des émissions territoriales européennes, et vraisemblablement environ un tiers de son empreinte carbone.

L'analyse des dynamiques des émissions et les études faites par EpE<sup>1</sup> montrent aujourd'hui :

- Que la **maîtrise explicite de l'empreinte carbone de l'Europe** est aujourd'hui plus pertinente que celle des émissions territoriales pour atteindre l'objectif de maîtrise du changement climatique ; l'empreinte carbone est d'ailleurs considérée comme l'indicateur le plus pertinent pour les ménages et les acteurs économiques individuels ;
- Que l'Europe peut et a intérêt à faire de l'accès à son marché un **levier d'incitation** aux autres pays à favoriser les technologies bas carbone et se décarboner eux-mêmes, sans créer de discrimination ;
- Que la **politique du commerce extérieur** peut être mobilisée à cette fin tout en étant acceptée par ses partenaires commerciaux, dès lors qu'elle évite toute discrimination selon l'origine des produits ;
- Que les mécanismes de **prix du carbone ne sont pas perçus comme assez justes** socialement pour être l'instrument principal de la réduction des émissions des ménages (donc de l'empreinte carbone). La mise en œuvre d'incitations vigoureuses aux investissements de décarbonation individuels (transports, habitat), telles par exemple que les Certificats d'Economie d'Energie mis en œuvre en France, ou des régulations telles que celle des émissions des véhicules, sont mieux acceptées par les citoyens et doivent donc rester les instruments essentiels de la réduction des émissions diffuses. Ces politiques sectorielles voient leur efficacité limitée par des effets rebond, et des signaux prix sont donc nécessaires pour éviter ceux-ci et améliorer l'efficacité économique, sans être l'instrument principal de la politique d'atténuation ;
- Que le secteur de **l'aviation internationale** a déjà entrepris une démarche globale de décarbonation, et comme tel ne relève pas d'une politique européenne spécifique.

**La crise actuelle du Covid-19 est l'occasion d'une réforme substantielle de la politique européenne du climat permettant de passer à cette approche par l'empreinte** ; elle a changé la situation et les perspectives du marché européen des quotas : les émissions européennes se sont effondrées, et ne remonteront que progressivement, ralentissant l'arrivée des technologies et investissements bas carbone aujourd'hui disponibles mais viables seulement avec un signal prix complémentaire aux politiques sectorielles. Il s'agit aujourd'hui d'assurer que la reprise économique se fera bien dans le sens de la réduction des émissions et de l'empreinte carbone de l'Europe, tout en stimulant les technologies bas carbone.

La période actuelle paraît ainsi favorable à une politique ambitieuse de Green Deal et relance verte par l'Europe, qui pourrait entre autres englober les deux réformes de l'ETS prévues par le Green Deal: elle consisterait, maintenant que l'objectif de neutralité carbone pour l'Europe en 2050 est fixé, à le calibrer non pas pour les émissions territoriales mais pour **l'empreinte carbone de l'Europe**, incluant donc les émissions concentrées, diffuses et celles liées aux importations et excluant les émissions contenues dans les produits exportés.

---

<sup>1</sup> ZEN 2050 – consultation citoyenne réalisée pour l'étude. <http://www.epe-asso.org/en/zen-2050-imagining-and-building-a-carbon-neutral-france-july-2019/>

Ceci peut être fait en incluant dans ce marché des quotas réformé :

- Les émissions actuellement soumises à ETS ;
- Les émissions diffuses, calculées au niveau de la mise sur le marché des combustibles et carburants fossiles (même mécanique de prélèvement que la TICPE, même si ce sont des quotas et non une taxe) ; les entreprises devront rendre des quotas sur les émissions entraînées par l'usage des produits fossiles mis en marché ;
- Les émissions importées pour un montant calculé par les importateurs sur la base de benchmarks internationaux (par exemple la moyenne mondiale) par produit, incluant les transports, avec la possibilité de montrer que les produits importés ont émis durant leur fabrication moins d'émissions que le benchmark ; les émissions exportées seraient calculées de la même manière. Ces benchmarks doivent bien entendu faire l'objet d'un travail de fond, y compris avec les partenaires commerciaux de l'Europe, de façon à harmoniser les méthodologies et utiliser des méthodologies éprouvées.

Tous les produits, locaux ou importés, étant traités de la même façon, les partenaires commerciaux de l'Europe devraient accepter cette nouvelle façon de procéder.

Les quotas pourraient, dans la mesure où l'Europe se fixe des objectifs à 2050, faire l'objet d'une trajectoire également de long terme, donnant une meilleure visibilité aux acteurs.

Les études de l'OFCE (Observatoire français des conjonctures économiques) montrent que ce mécanisme aurait un impact social redistributif<sup>2</sup>, en particulier si l'utilisation du produit des enchères est dédiée à des politiques d'équité et d'aide à la transition et donc plus équitable que l'ETS ou une taxe carbone sur les émissions nationales seules. Il serait intéressant de vérifier cette assertion en comparant les empreintes carbone par personne des différents pays européens.

Une telle réforme mérite bien sûr d'être soigneusement étudiée, mais la période est favorable à une réforme de fond de la politique climatique européenne stimulant une relance verte de l'économie européenne.

---

<sup>2</sup> <https://www.ademe.fr/fiscalite-carbone-frontieres-impacts-redistributifs-revenu-menages-francais>