

Quelle fiscalité pour réussir la transition énergétique de la France

par Christian Pierret et Pierre-René Bauquis - L'énergie est un problème majeur qui va conditionner notre avenir, au même titre que l'eau ou les ressources alimentaires. Cela est vrai tant au plan de l'ensemble des pays, qu'en ce qui concerne notre propre pays.

L'économie, la stabilité sociale, la préservation de la biodiversité, le maintien des modifications climatiques dans des limites acceptables, la préservation de l'environnement des diverses pollutions, tous ces problèmes ont un lien direct avec l'avenir de l'énergie.

Une véritable cacophonie d'opinions aussi bien sur la nature des questions qui se posent que sur ce qu'il conviendrait de faire ou de ne pas faire s'est installée dans le débat public : le passionnel l'emporte sur le rationnel. Ce domaine, où règnent nombre d'idées reçues, souvent fausses, est devenu irrationnel : parler sereinement de l'avenir du nucléaire, du « pic » de la production pétrolière, des gaz dits « de schistes », ou des énergies renouvelables relève de l'exploit presque impossible.

Avant d'apporter notre pierre au grand débat national sur l'énergie actuellement en cours, rappelons l'importance comparée des deux grandes familles de sources d'énergies primaires, c'est-à-dire n'étant pas elles-mêmes produites à partir d'autres sources d'énergie : il y a d'une part les énergies carbonées (dites aussi fossiles) : charbon, pétrole, gaz naturel. Elles représentent à l'échelle mondiale 83% du total des énergies primaires commerciales consommées (contre 85% il y a 20 ans et elles en représenteront encore 70 à 75 % en 2030. Et il y a d'autre part les énergies non carbonées : énergies renouvelables et énergie nucléaire, qui représentent 17% (contre 15% il y a 20 ans) et qui pourraient donc représenter de 25 à 30% d'ici 2030 si une politique énergétique et cohérente est menée en leur faveur.

Un volet essentiel d'une politique de transition énergétique en faveur des énergies non carbonées est celui de la fiscalité.

Malheureusement, la France a adopté des législations fiscales non cohérentes entre les grands trois secteurs consommateurs d'énergie que sont l'habitat, les transports et l'industrie. Dans le secteur du logement on a décidé de normes reposant sur des consommations d'énergies exprimées en KWH/an/m² d'énergie primaire et non pas d'énergie finale consommée comme cela aurait dû être le cas. Ces normes sont incohérentes : elles sont contradictoires avec une politique écologique telle que celle décidée pour l'automobile, l'aviation ou l'industrie. Dans le cas de l'habitat on défavorise les énergies non carbonées ! Cette législation propre au logement est fondamentalement « shadok » même si la Ministre UMP qui veilla à son introduction continue aujourd'hui encore à s'en féliciter. En effet en se référant aux énergies primaires et non aux consommations finales le législateur a décidé de traiter l'énergie nucléaire comme si les deux tiers de l'énergie thermique perdue que dégagent fatalement les centrales nucléaires actuelles étaient importés et payés ou comme si les deux tiers de l'électricité produite par les éoliennes ou les centrales solaires avaient été perdues dans un trou noir. On croit rêver ! (c'est la querelle du fameux coefficient 2.56, obscure pour le profane et citée ici pour mémoire).

Savoir comment le « Grenelle de l'environnement » a pu accoucher d'une telle aberration et comment les administrations compétentes telle l'ADEME ont pu l'approuver reste un mystère.

Pour rendre la politique énergétique concernant le logement cohérente avec celles adoptées pour l'automobile il conviendrait que les logements soient soumis à des normes exprimées non en KWH/an par m² mais en grammes de CO₂ par an et par m², comme le pratiquent déjà certaines agences immobilières

En ce qui concerne l'industrie, on retrouve à nouveau une politique cohérente – comme celle adoptée pour les transports : ce sont bien les émissions de Co₂ des gros émetteurs qui sont pénalisées et non leurs consommations d'énergie. Ajoutons que l'industrie sait « faire ses comptes » : non seulement elle émet moins de Co₂ que les transports ou le logement mais ses progrès en matière de réduction d'émissions sont continus et ne coutent rien au contribuable.

Si la législation concernant l'automobile est correcte au niveau des concepts de base, elle pêche cependant dans les détails. Il conviendrait tout d'abord d'aligner les fiscalités concernant les essences et les gas-oil : c'est un vieux problème, mais jusqu'ici aucun gouvernement n'a eu le courage politique d'affronter la corporation des transporteurs routiers ni celle des chauffeurs de taxi... qui n'auraient en fait rien à perdre d'une telle mesure, alors que ses bénéfices pour l'environnement et pour l'économie française sont clairs : amélioration de la balance des paiements concernant les produits pétroliers, meilleure économie de l'industrie du raffinage français, aujourd'hui en grande difficulté.

Autre détail qui pêche, celui des avantages excessifs consentis en faveur des véhicules « tout électriques » qui resteront pour leur très grande majorité des véhicules urbains de flottes captives, donc des véhicules de niche, pendant au moins vingt ans encore étant donné la lenteur des progrès concernant les performances et le coût des batteries. L'objectif essentiel devrait être la promotion des véhicules hybrides, devenus un produit commercial depuis 1997 grâce à Toyota. L'avenir devrait en fait appartenir aux hybrides rechargeables (« plug-in hybrids »). La dernière Prius « rechargeable » est le premier véhicule commercialisé de ce type, mais d'autres devraient rapidement suivre.

Il serait bon en effet de faire des « vrais comptes » lorsque l'on alloue des subventions : le bonus de 7000 euros désormais consenti en faveur des véhicules « tout électriques » coûte en fait au Trésor Public plus de 15000 euros (il faut en effet ajouter la perte de la TIPP et le coût d'une infrastructure de recharge en partie sur fonds publics). Cela fait très cher la tonne de CO₂ « évitée », plus de 1000 euros par Tonne! On se situe très au-dessus des 20 euros visés par le « marché des droits d'émission de CO₂ » et encore plus des 8 euros actuels. Dans le secteur des transports on a décidé de taxer les émissions de Co₂ (système bonus-malus), en accord avec une politique écologique visant à combattre les risques climatiques, mais la législation française en faveur des véhicules peu émetteurs de CO₂ demanderait à être encore fortement améliorée. Nous pensons qu'il serait possible de construire une fiscalité écologique qui ne coûte rien aux contribuables (équilibre financier des bonus et des malus) et qui à terme compense la perte des taxes liée aux baisses attendues des consommations.

Il faut se préparer, y compris fiscalement, à une situation dans laquelle les Français porteront massivement leur choix non sur les véhicules tout électrique mais sur les hybrides, rechargeables ou non. Les constructeurs français sont capables de relever ce défi : par exemple la nouvelle Peugeot 508 Hybride 4 consomme 3.6 l/100 kms en cycle mixte, émettant 95 g de CO₂ au km, soit moins qu'une Smart, La Citroën DS5 hybride fait encore mieux avec 91 g. de CO₂ par kilomètre. Il ne faudrait cependant pas répéter avec les batteries la mésaventure des panneaux solaires pour lesquels les subventionnaires français (ou européennes, ou américaines,...) sont allés pour l'essentiel aux fournisseurs chinois. En France seul le groupe Bolloré a fait le choix stratégique d'investir massivement dans la mise au point de batteries innovantes et de leur production en France. : espérons que ce choix sera couronné de succès comme le test parisien à l'échelle industrielle des « autolib » permet de l'espérer.

Christian Pierret et Pierre-René Bauquis