

La taxe carbone aux frontières de l'Europe, qu'est-ce que ça change ?

Le Parlement européen a voté hier l'instauration de cette taxe. C'est l'une des pièces du puzzle pour le « verdissement » de l'industrie du continent

1 Pour que les industriels jouent à armes égales

C'est l'aboutissement d'une idée vieille de 30 ans : rendre l'industrie de l'Union européenne moins polluante sans altérer sa compétitivité par rapport au reste du monde, peu soucieux de lutter contre le dérèglement climatique. Après un premier accord intervenu à la mi-décembre entre les 27 États européens et le Parlement de l'Union, ce dernier a finalisé l'affaire, hier, par un vote positif. Il instaure un « mécanisme d'ajustement carbone aux frontières » qui imposera aux importations venues de l'extérieur de l'Union européenne les règles du marché du carbone déjà appliquées aux industriels des 27.

En pratique, ceux-ci doivent acheter des « quotas carbone » qui correspondent à leurs émissions de CO₂, le principal des gaz responsables du réchauffement climatique. À partir du mois d'octobre, qui verra le lancement d'une phase d'expérimentation, les importateurs déclareront les émissions de CO₂ liées à la fabrication des biens qu'ils font entrer dans l'Union. Si ces émissions dépassent les standards du continent, ils seront dans l'obligation d'acquiescer un certificat au prix du CO₂ sur le marché du carbone européen. Une concurrence équilibrable sera ainsi rétablie.

2 Il reste des trous dans la raquette

Le dispositif est au long cours. Il est censé monter en puissance entre 2026 et 2034. Il vise les secteurs dont la production, très énergivore, est la plus dévastatrice pour le climat :



L'aciérie Celsa France à Boucau, dans les Pyrénées-Atlantiques. La taxe carbone aux frontières de l'Union vise à protéger les industriels européens des distorsions de concurrence.

ARCHIVES BERTRAND LAPÉGUE / « SUD OUEST »

l'acier, l'aluminium, le ciment, les engrais et l'électricité. En année pleine, leur taxation pourrait rapporter 14 milliards d'euros au budget européen.

Ces matériaux et ces fluides ne forment pas l'essentiel des importations, loin de là. Pour l'acier et l'aluminium, par exemple, ils pénètrent souvent à l'intérieur de l'UE alors qu'ils sont déjà intégrés à des produits finis. Typiquement, les voitures. Pour l'heure, il n'est pas prévu de leur appliquer le mécanisme. Ce qui pourrait pousser des industriels européens à délocaliser.

Ceux-ci voient également les règles du jeu évoluer dans un sens plus restrictif. Jusqu'à présent, les fabricants européens bénéficiaient de quotas carbone gratuits pour affronter la concurrence extra-européenne. Ils vont graduellement disparaître. À la fin, tout le monde paiera pour la pollution émise.

3 Un « plan climat » plus vaste

La taxe carbone aux frontières s'insère dans une ambition plus large qui passe par une réforme du marché du carbone européen. Jusqu'à présent, ce dernier couvrait environ 40 % des émissions de CO₂ des Vingt-Sept, celles de l'industrie lourde. Le Parlement européen a voté l'extension du système au secteur maritime et aux émissions des vols aériens intra-européens. Surtout, il a opté pour la création d'un autre marché du carbone qui inclurait le chauffage des bâtiments et les carburants routiers à partir de 2027.

Cette initiative est couplée à des amortisseurs sociaux pour préserver les plus modestes. Mais elle touchera les particuliers qui se chauffent et qui roulent. D'où la crainte de réurgences de grognons à la mode gilets jaunes.

Jean-Denis Renard