

## Marché du CO2 : il y a mieux à faire

Henri Prévot, *Le Monde* 21 juin 2005

La France doit diminuer ses émissions de gaz carbonique ; les autres pays européens également. Pour y contribuer, la Communauté européenne a mis en place à titre expérimental un marché d'échanges de " *permis d'émettre* " entre les industries qui émettent le plus de CO2, y compris les producteurs d'électricité. Chaque établissement industriel concerné a reçu un quota d'émissions qu'il ne pourra dépasser qu'en achetant des permis d'émettre à un autre qui n'a pas l'intention d'utiliser tout son quota. Ainsi, les émissions totales ne dépasseront pas un maximum égal au total des quotas alloués et, grâce au jeu du marché, ce maximum sera respecté au moindre coût.

C'est du moins la théorie. Elle s'est bien vérifiée dans le cas d'un marché de quotas d'émission, celui du gaz sulfurique aux Etats-Unis.

Mais pour être efficace, un système de quotas d'émission et de marché de permis d'émettre demande que trois conditions soient réunies : le domaine où il s'applique est isolé ; il fait l'objet d'une police fiable ; les acteurs connaissent avec certitude les quantités maximums d'émissions qui leur sont allouées sur les vingt ou trente ans à venir. Ces trois conditions sont-elles réunies, dans le cas du marché européen ?

Dans l'expérience en cours en Europe, la police est sans doute bonne, mais le système n'est pas isolé, puisque des entreprises très exposées à la concurrence pourraient préférer mettre fin à certaines activités polluantes, quitte à les reprendre dans un pays où les émissions sont libres ; elles vendraient alors sur le marché une partie des permis d'émettre qu'elles auront reçus gratuitement, et cela sans aucun bénéfice pour l'atmosphère. Pour l'éviter, les Etats ont donc attribué assez de quotas pour que le cours du permis soit bas - comme il est le même pour tous, il sera bas également pour ceux qu'un prix plus élevé aurait incité à dépenser davantage pour émettre moins de gaz carbonique.

En fait de visibilité à moyen terme, la situation n'est pas meilleure puisque les industriels ne savent rien au-delà de 2010, échéance de l'application du protocole de Kyoto. Ils vont donc essayer de se couvrir sur un marché à terme où le cours du permis sera fonction non seulement du prix mondial de l'énergie, mais surtout de l'idée que chacun se fait de futures décisions publiques encore inconnues. On voit déjà que ce marché risque fort d'être très spéculatif. Certains " *fonds carbonés* " envisagent d'ailleurs des gains de 15 % par an.

Les entreprises sont donc appelées à participer à un marché spéculatif donnant des indications inexactes sur l'effort nécessaire et exigeant un travail de la part d'inspecteurs d'établissements classés qui seraient sans doute mieux employés à contrôler les risques et les pollutions, tout cela pour de maigres résultats. Et l'incertitude sur l'avenir risque de plus de dissuader les entreprises très exposées d'investir en Europe.

Certes il serait possible d'attribuer des quotas sur une longue période, mais il faudrait alors introduire aussi un droit de douane fonction du " *carbone inclus* " dans les produits importés, ce qui ne serait pas simple puisque ce droit devrait dépendre de chaque produit et peut-être du lieu où il a été fabriqué - en tout cas il y faudrait des négociations, dont l'issue imprévisible ajouterait à l'incertitude.

Il apparaît ainsi qu'une très forte réduction de nos émissions ne peut venir que des consommateurs capables de supporter un prix de l'énergie sensiblement supérieur au prix mondial, c'est-à-dire non pas l'industrie soumise à la compétition mondiale, mais les consommateurs domestiques et le secteur tertiaire. Alors, une division par trois de nos émissions serait possible et pas tellement onéreuse.

Mais pour diminuer les émissions de façon aussi significative, il faut dès maintenant mettre en place des politiques qui ne feront sentir leurs effets que dans quinze ou trente ans, car il faut dix ans pour faire pousser un arbre, construire une centrale nucléaire ou une centrale " *propre* ", lancer industriellement un nouveau mode de motorisation des véhicules, et encore bien plus longtemps pour modifier l'urbanisme. Il est illusoire de croire que, dans dix ou quinze ans, les émissions auront diminué. Ce n'est donc pas sur les volumes d'émission que les Etats devraient s'engager mutuellement, mais sur les politiques qu'ils auront décidé de mener, à l'inverse de qui a été convenu à Kyoto et que certains s'emploient à vouloir poursuivre pour " *l'après-Kyoto* ". Mais s'engager sur des moyens et non sur des résultats serait un changement complet de perspective, qui remettrait fondamentalement en question l'intérêt des marchés de permis, incapables de prendre en compte le très long terme.

*HENRI PRÉVÔT est ingénieur général des mines*