

La pollution : comment remédier aux limites du marché ? (2/2) L'intervention de l'État

Synthèse collective évaluée :

En vous aidant du module en ligne et de vos réponses aux questions accompagnant les documents suivants vous indiquerez comment l'État peut corriger des externalités négatives comme la pollution qui ne sont pas prises en compte par le fonctionnement classique des marchés concurrentiels.

Document 1

Un paradoxe ressort : le prix du baril de brut a baissé de moitié entre 2014 et 2016 alors que celui à la pompe n'a baissé que d'un quart. La faute à la taxation du carburant. Voici les éléments qui la composent :

TVA ⇒ D'abord, le carburant est soumis à la taxe sur la valeur ajoutée au taux dit "normal" de 20%,

TICPE ⇒ Puis à la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

- 0,498 euro/litre de gazole
- 0,621 euro/ litre d'essence

Cette taxe intègre une composante carbone qui pèse chaque année un peu plus lourd depuis son instauration en 2014. En clair, les émissions de CO2 sont taxées à hauteur de 22 euros/tonne de CO2 en 2016 (contre 14,5 euros/tonne CO2 en 2015 et 7 euros/tonneCO2 en 2014).

En outre, le rapprochement des TICPE du diesel et de l'essence a été engagé en 2016. Cela s'est déjà traduit par une augmentation de 1 ct/litre pour le diesel et une baisse de 1 centime/litre pour l'essence. Une nouvelle évolution +1ct/-1ct aura lieu en 2017.

TVA sur la TICPE ⇒ Enfin, cette TICPE est assortie de sa propre TVA, qui devient alors un impôt sur l'impôt.

MetroNews, [le 15 mars 2016](#)

1. Quelles sont les deux taxes qui pèsent sur le prix de l'essence ?
2. Visent-elles toutes les deux à réduire la pollution ?
3. Pour quelles raisons la composante carbone de la TICPE s'accroît-elle ?
4. Pourquoi cherche-t-on à rapprocher la TICPE du gazole et de l'essence ?

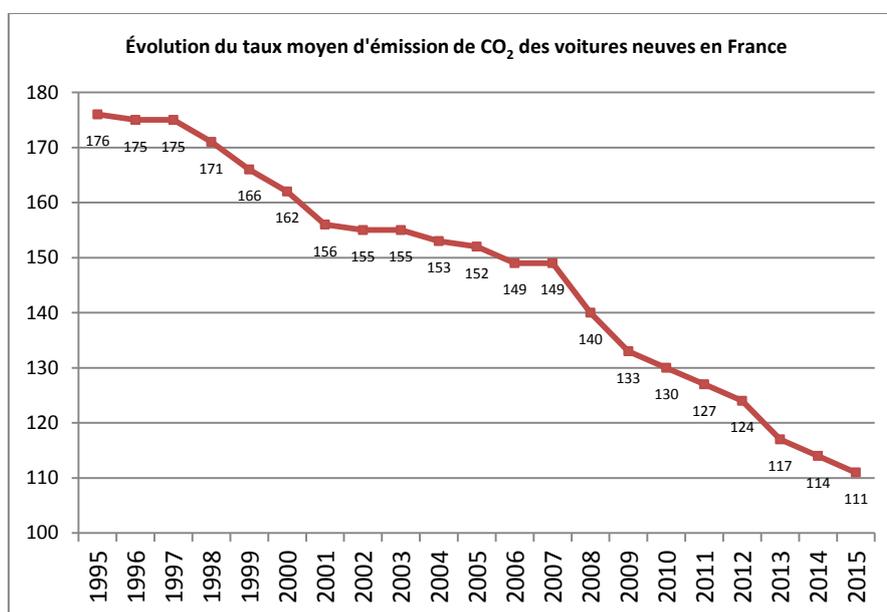
Document 2

Le Bonus / Malus écologique en 2016

Le système bonus-malus vise à récompenser, via un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO₂, et à pénaliser, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants. [Ce système est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2008.]

Taux d'émission de CO ₂ (en grammes par	Montant du bonus au 4 janvier 2016
0 à 20 g	6 300 €
21 à 60 g	1 000 €
Taux de CO ₂ /km	Montant du malus
Entre 131 et 135 g CO ₂ /km	150 €
entre 136 et 140 g CO ₂ /km	250 €
entre 141 et 145 g CO ₂ /km	500 €
entre 146 et 150 g CO ₂ /km	900 €
entre 151 et 155 g CO ₂ /km	1 600 €
entre 156 et 175 g CO ₂ /km	2 200 €
entre 176 et 180 g CO ₂ /km	3 000 €
entre 181 et 185 g CO ₂ /km	3 600 €
entre 186 et 190 g CO ₂ /km	4 000 €
entre 191 et 200 g CO ₂ /km	6 500 €
à partir de 201 g CO ₂ /km	8 000 €

developpement-durable.gouv.fr



ADEME

1. Le bonus-malus écologique est-il un système de taxation ou de subvention ?
2. Concerne-t-il des producteurs ou des consommateurs ?
3. La mise en place de ce dispositif a-t-elle été efficace pour réduire la pollution automobile ?

Document 3

Le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE)

L'objectif de ce dispositif est d'inciter les particuliers à effectuer des travaux d'amélioration énergétique de leurs logements tout en soutenant les technologies émergentes les plus efficaces en termes de développement durable et en faisant évoluer les différents marchés vers des standards de performance plus élevés. Cette mesure a pour vocation une diffusion large des équipements énergétiques durables afin de contribuer à l'atteinte des objectifs ambitieux de la France en matière d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables. Elle s'inscrit dans la stratégie mise en place pour réduire d'un facteur 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 et dans le cadre des objectifs de la loi du 3 août 2009 et de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (réduction de – 38 % des consommations d'énergie du parc de bâtiment d'ici 2020, développement des énergies renouvelables à hauteur de 23 % de la consommation finale d'énergie d'ici 2020). [...]

Le crédit d'impôt concerne les dépenses d'acquisition de certains équipements fournis par les entreprises ayant réalisé les travaux et faisant l'objet d'une facture.

Ces équipements et matériaux doivent, pour être éligibles au dispositif du crédit d'impôt, satisfaire à des critères de performance.

Le dispositif a été simplifié et ne comporte plus qu'un seul taux porté à 30% quelle que soit l'action réalisée et cela dès la première dépense réalisée.

Les contribuables domiciliés en France peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt sur le revenu au titre des dépenses effectivement supportées pour l'amélioration de la qualité environnementale du logement qu'ils affectent à leur habitation principale dont ils sont propriétaires, locataires ou occupants à titre gratuit.

Seules les habitations principales achevées depuis plus de deux ans sont éligibles.

Le crédit d'impôt porte sur le prix des équipements et des matériaux, hors main-d'œuvre, sauf pour le cas particulier de la pose des matériaux d'isolation des parois opaques et la pose de l'échangeur de chaleur souterrain des pompes à chaleur géothermique.

Pour un même contribuable et une même habitation, le montant des dépenses ouvrant droit au crédit d'impôt ne peut excéder 8 000 € pour une personne seule. Ce montant peut être majoré en fonction de la situation familiale puisqu'il est porté à 16 000 € pour un couple sans enfant soumis à imposition commune. Cette somme est majorée de 400 € par personne à charge.

developpement-durable.gouv.fr

Note : pour ceux dont l'impôt à payer est inférieur au montant du crédit d'impôt, la différence leur sera remboursée. [NDLR]

1. De quel type d'intervention de l'État relève le CITE : taxation, subvention, norme ?
2. Le CITE concerne-t-il des producteurs ou des consommateurs
3. Quel est le montant maximal du CITE que peut obtenir une personne seule ?
4. Quels peuvent être les effets de ce CITE ?

Document 4

Mises en place en 1991, les normes européennes Euro réglementent les émissions des polluants atmosphériques des moteurs à essence, diesel ou GPL. [...] Elles ont pour objectif de réduire la pollution engendrée par le transport routier et d'améliorer la qualité de l'air des zones de forte circulation.

Ces normes évoluent régulièrement et sont à chaque fois plus restrictives. « Tous les cinq ans, les valeurs limites des principaux polluants sont divisées par deux », souligne François Cuenot, expert de l'ONG environnementale européenne Transport et Environnement (T & E). Les normes Euro prennent en compte quatre polluants, mesurés dans les émissions de sortie du pot d'échappement : les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (part des imbrûlés du carburant, HC) et les particules fines, mesurées en fonction de leur masse (PM) et de leur nombre (PN). Le dioxyde de carbone (CO2) est également pris en compte.[...]

Si ces nouvelles normes réduisent, pour certaines drastiquement, les émissions des véhicules diesel, elles le font seulement pour les voitures nouvellement immatriculées. Les autres continuent ainsi de circuler et de polluer autant que par le passé. En France par exemple, les véhicules diesel les plus polluants, ceux d'avant 2000, non équipés de filtre à particules, étaient au nombre de 1,6 million, selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

Par ailleurs, les véhicules diesel neufs sont loin de tous respecter les valeurs limites édictées par les normes. Selon une étude de l'ONG T & E publiée le 10 septembre, 9 voitures diesel neuves sur 10 en Europe ne sont pas conformes, en conditions normales de circulation, aux normes de pollution. « *En conduite réelle, les véhicules diesel émettent en moyenne cinq fois plus de dioxyde d'azote que la norme. Certains véhicules même vingt fois plus* », relève François Cuenot.[...]

Concernant le test d'homologation des véhicules, chaque véhicule subit un « cycle de roulage » de 11 kilomètres sur banc à rouleau (le véhicule roule en laboratoire), qui est censé reproduire les conditions rencontrées sur les routes européennes. Imaginé en 1973, ce cycle d'essai suit un scénario avec des accélérations, des décélérations et des paliers à vitesse constante sur une durée de 20 minutes. Le tout se fait à température constante. Les polluants sont récupérés à la sortie du pot d'échappement, puis pesés. C'est ainsi que l'on peut attester qu'un véhicule émet tant de gramme par kilomètre parcouru.

Les constructeurs se sont fait une spécialité d'optimiser ces tests en recourant à plusieurs stratagèmes afin de limiter au maximum la sollicitation du moteur : surgonflage des pneus, amélioration des lubrifiants, utilisation de pneus plus résistants au roulage, optimisation des contrôles moteur... [...]. Selon un expert, « avec les tests actuels, les constructeurs sont sûrs d'être homologués car le moteur du véhicule est très peu sollicité. C'est un peu comme comparer un handicapé debout à Usain Bolt. Les deux marchent, oui, mais pas franchement de la même manière... »[...]

Une fois homologués, les véhicules sont-ils contrôlés ?

Théoriquement oui. Dans les faits, non. Le contrôle technique est obligatoire pour l'ensemble des véhicules à partir de quatre ans d'âge. Problème, sur les 128 points de vérification, un seul point est relatif aux émissions polluantes. Pour les véhicules essence, les émissions de quatre gaz sont analysées, mais pas les oxydes d'azotes malgré la multiplication des moteurs essence turbo qui génèrent ces polluants.

Philippe Jacqué et Laetitia Van Eeckhout, [Le Monde, 23/09/2015](#)

1. Quel type d'intervention de l'État évoque le texte.
2. Cette intervention concerne-t-elle des producteurs ou des consommateurs ?
3. Cette intervention semble-t-elle efficace ? Justifiez votre réponse.
4. Que faudrait-il faire pour qu'elle devienne plus efficace ?

Bonus 1

Que reproche-t-on à Volkswagen exactement ? Volkswagen aurait commercialisé entre 2009 et 2015 482 000 véhicules équipés d'un logiciel spécifique visant à truquer les résultats de ses véhicules lors des contrôles anti-pollution. Cet outil détecterait le moment où un véhicule passe un test – par exemple sur des rouleaux – et activerait alors à 100 % les dispositifs anti-pollution. Le reste du temps, le logiciel coupe certaines fonctionnalités, comme par exemple le filtre à particule. Selon l'Agence américaine de protection de l'environnement (USEPA), les émissions d'oxyde d'azote (NOx) sur la route seraient jusqu'à 40 fois supérieures à la norme. Pour repérer le moment où le véhicule est en phase de test, le logiciel prendrait en compte la fixité du volant ou encore le maintien du capot ouvert alors que le moteur est en marche.

Depuis septembre, le scandale Volkswagen a fait perdre un tiers de sa valeur boursière au groupe allemand et provoqué la démission du PDG, Martin Winterkorn (remplacé par Matthias Müller). Selon les premières estimations, le groupe pourrait payer plus de 16 milliards d'euros de dédommagements aux autorités américaines.

Comment a été découverte la supercherie ? En 2014, un laboratoire de l'université de Virginie-Occidentale menait une étude sur les énergies alternatives pour le compte d'une ONG, l'International Council for Clean Transportation. Or, les chercheurs ont découvert des rejets de gaz différents de ceux rendus publics par Volkswagen. En mai 2014, les blouses blanches ont donc mis au courant l'Agence américaine de protection de l'environnement (USEPA).

Quels sont les modèles Volkswagen et Audi concernés ? Les modèles concernés par le scandale sont tous équipés de moteurs diesel. Ainsi, ce sont les Golf, Jetta, Beetle, Passat et Audi A3 qui sont pointés du doigt par l'USEPA. Ils représentent 23% des ventes du groupe VW aux Etats-Unis. Mais le parc concerné pourrait être encore plus vaste. VW a confirmé ce midi que 11 millions de véhicules, notamment équipés de moteurs de type EA189, avaient été équipés du logiciel permettant la tricherie. Ainsi, en plus de Volkswagen et Audi, Seat, Skoda ou Porsche pourraient également être touchés.

Le scandale peut-il atteindre la France ou d'autres constructeurs ? Oui. Le ministre de l'Economie et des Finances, Michel Sapin, a appelé à des contrôles au niveau européen sur l'antenne d'Europe 1. C'est en effet au niveau communautaire que sont fixées les normes Euro 6, qui régissent aujourd'hui les émissions polluantes des véhicules au sein des 28. L'un des responsables de l'ONG Transport & Environment, Greg Archer, estime selon le média britannique Sky news, qu'il y a « des preuves que des outils illégaux similaires sont aussi utilisés en Europe par Volkswagen, ainsi que par d'autres constructeurs ».

Auto-moto.com

1. Que reproche-t-on à Volkswagen ?
2. Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps pour découvrir les pratiques illégales de Volkswagen ?
3. Quelle limite à l'intervention de l'État cela souligne-t-il ?

Bonus 2

Peut-on être sanctionné pour abandon de déchets dans la rue ?

Oui, jeter ou abandonner vos déchets dans la rue fait l'objet d'une amende pénale. Par ailleurs, vous n'avez pas le droit de déposer vos déchets ménagers sur la voie publique en dehors des conditions fixées par arrêté municipal.

Abandon d'ordures

Si vous déposez, abandonnez, jetez ou déversez tout type de déchets sur la voie publique en dehors des conditions fixées par arrêté, vous risquez une amende forfaitaire de :

- 68 € si vous réglez l'amende immédiatement ou dans les 45 jours suivant le constat d'infraction (ou l'envoi de l'avis d'infraction le cas échéant),
- 180 € au-delà de ce délai.
- À défaut de paiement ou en cas de contestation de l'amende forfaitaire, c'est le juge qui décide du montant de l'amende pouvant aller jusqu'à 450 €.

À savoir :

Si vous avez utilisé un véhicule pour les transporter, vous risquez une amende pouvant aller jusqu'à 1 500 €, ainsi que la confiscation du véhicule.

Non respect des conditions de collecte des déchets

Si vous ne respectez pas les conditions de la collecte des déchets (jour, horaires, tri), vous risquez une amende forfaitaire de :

- 35 € si vous réglez l'amende immédiatement ou dans les 45 jours suivant le constat d'infraction (ou l'envoi de l'avis d'infraction le cas échéant),
- 75 € au-delà de ce délai.
- À défaut de paiement ou en cas de contestation de l'amende forfaitaire, c'est le juge qui décide du montant de l'amende pouvant aller jusqu'à 150 €.

Si vous laissez un conteneur ou un bac à ordures ménagères en permanence dans la rue, vous risquez une amende pouvant aller jusqu'à 750 € (voire 3 750 € s'il s'agit de déchets professionnels).

Service-public.fr

1. Quel type d'intervention de l'État évoque le texte.
2. Sont-ce des producteurs ou des consommateurs qui sont ici ciblés par ce type d'intervention ?
3. Diriez-vous que ce type d'intervention est efficace pour lutter contre la pollution ?