

CARTE CARBONE : NOUVEL HORIZON DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

Le 14 mars 2024, la Chaire Énergie et Prospérité et l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS) ont organisé un colloque intitulé « Les quotas carbone individuels, un instrument pour la politique climatique ? Regards interdisciplinaires ». Cette rencontre scientifique, qui s'est déroulée dans les locaux de l'EHESS, a été initiée par Antonin Pottier, qui a récemment analysé la littérature sur les quotas individuels de carbone¹. Les discussions de ce colloque ont réuni des perspectives variées issues du droit, de la philosophie, de l'économie, des sciences politiques et de l'histoire, dans le but d'explorer les modalités de mise en œuvre des quotas carbone et d'identifier les défis potentiels. Parmi les participants, figuraient Thierry Bouroulet et Vianney Languille, représentants de l'association Allocation Climat qui défend cette mesure, ainsi que plusieurs experts : Nathan Genicot, chercheur en philosophie du droit, associé au Centre Perelman de l'Université libre de Bruxelles ; Laurent Fonbaustier, spécialiste des libertés fondamentales environnementales, professeur de droit à l'Université Paris-Saclay ; Mathilde Szuba, politiste spécialisée dans les politiques de rationnement, dont la thèse portait précisément sur la carte carbone, maître de conférences à Sciences Po Lille; et Antonin Pottier, chercheur en économie de l'environnement, maître de conférences de l'EHESS.

La carte carbone est un système de quotas individuels d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Analogue au dispositif européen d'échange de quotas d'émissions (SEQUE-UE), ce système s'adresse plus spécifiquement aux particuliers. Chaque individu reçoit une quantité déterminée de quotas. Lors de leurs achats, les individus doivent couvrir par leurs quotas le contenu en émissions de GES des biens achetés. Si un individu n'a pas suffisamment de quotas pour acheter un produit, il peut soit renoncer à l'achat, soit acquérir des quotas supplémentaires auprès d'un autre individu ayant des quotas à vendre.

Un tel système suppose d'abord une restructuration du système comptable qui devrait faire remonter les flux de carbone entre acteurs économiques. En effet, la mise en œuvre d'une carte carbone reposerait sur une évaluation précise des émissions lors de la production. Les entreprises seraient alors tenues de quantifier la quantité de carbone intégrée dans les produits finaux qu'elles vendent, en suivant de manière exhaustive les émissions résultant des relations commerciales entre professionnels. Ces données seraient ensuite enregistrées de manière détaillée dans leur comptabilité et sur leurs factures, permettant ainsi l'établissement d'une « étiquette carbone » pour chaque bien ou service

¹ Pottier, A. (2022). Carte carbone: les arguments pour en débattre. *Revue d'économie politique*, 32(5), 723-750

Pottier, A. (2021). La carte carbone peut-elle être simple, efficace et juste?. *Action publique. Recherche et pratiques*, (2), 27-34

vendu. Destinée tant aux consommateurs qu'aux professionnels, cette étiquette fournirait des informations sur les émissions associées à la production, influençant ainsi les décisions d'investissement et de consommation.

Ensuite, chaque individu se verrait allouer un certain nombre de quotas d'émissions sur un compte carbone. Fonctionnant à l'instar d'un compte bancaire traditionnel, le compte carbone serait débité au fur et à mesure des allocations utilisées pour couvrir le carbone contenu dans les biens achetés. La gestion de ce compte pourrait être confiée soit au secteur bancaire de manière décentralisée, soit à une entité administrative dédiée. L'Association Allocation Climat propose la création d'une nouvelle institution publique, baptisée la Caisse Climat, pour assumer cette responsabilité. Sa mission serait de distribuer mensuellement des points carbone sur tous les comptes individuels. Pour les transactions quotidiennes, les moyens de paiement pourraient être soit une carte bancaire classique, soit une carte spécifique, similaire à la carte vitale, pour ceux qui ne disposent pas de carte bancaire ou préfèrent régler en espèces.

Comme dans tous les systèmes de plafonnement des émissions (cap-and-trade), la quantité de quotas distribuée initialement équivaut aux émissions couvertes par le système, en l'absence de fraude (Pottier, 2022²). Progressivement, au fil des ans, le montant total des quotas distribués seraient réduites pour correspondre exactement aux objectifs nationaux. C'est pour cela que la carte carbone permet de conduire une politique climatique.

Ce schéma général englobe en réalité une large variété de systèmes susceptibles d'être mises en œuvre. Des variations sont en effet possibles à plusieurs endroit, d'abord au niveau des règles d'allocation initiale, comme il est courant sur les marchés carbone existant, mais aussi au niveau des mécanismes de l'échange de quotas. Dans la plupart des projets proposés en France, les quotas individuels sont échangeables, c'est-à-dire qu'ils peuvent changer de main. Dans la théorie économique, l'échange de quotas est réalisé à prix flottant, en fonction de l'offre et de la demande, mais pour éviter les travers du marché carbone européen, attribués à la spéculation, les concepteurs des projets de carte carbone cherchent à restreindre les possibilités d'échange. Par exemple, le prix peut être administrativement fixé et ajusté progressivement, ou bien, comme dans la proposition de l'association Allocation Climat, un plafond sur le nombre de quotas échangés peut également être imposé. Les systèmes peuvent également limiter le solde d'allocations restant en fin d'année et accumulées sur le compte carbone.

Cependant, ces différentes modalités demeurent pour l'instant théoriques, la carte carbone n'ayant jamais été mise en pratique. Le colloque a été l'occasion de discuter quelques

² Pottier, A. (2022). Carte carbone: les arguments pour en débattre. *Revue d'économie politique*, 32(5), 723-750

avantages et inconvénients de la carte carbone, en fonction de ces réglages fins de l'instrument. Deuxièmement, la carte carbone soulève des questions concernant l'infrastructure technique et juridique qui la supporterait.

I- Avantages et inconvénients de la carte carbone

La carte carbone est une politique conçue pour atteindre les objectifs environnementaux fixés (A). Si elle est bien élaborée, elle pourrait se révéler à la fois juste et acceptable pour la société (B).

A) Carte carbone et performance environnementale

La carte carbone est envisagée comme un outil stratégique de planification. Mathilde Szuba soutient qu'elle pourrait être l'instrument idéal pour concrétiser la réduction des gaz à effet de serre, conformément aux engagements de la COP21. Elle permet de transposer les objectifs nationaux de la stratégie bas carbone en défis personnels. C'est là un avantage significatif qui permet de matérialiser des objectifs globaux, toujours un peu abstraits, au plus près de la vie des citoyens.

Bien conçue et appliquée, la carte carbone impose une discipline collective en matière de consommation d'énergie fossile, similaire à la gestion prudente d'un budget financier personnel. Selon Mathilde Szuba, la carte carbone s'inscrit dans la tradition des politiques de rationnement. L'histoire nous offre des exemples, tels que l'effort de guerre en Grande-Bretagne pendant la Seconde Guerre mondiale, où la cohésion et l'acceptation des sacrifices individuels reposaient sur une compréhension partagée de l'objectif commun, ici représenté par une quantité de gaz à effet de serre à ne pas dépasser.

Dans une perspective complémentaire, Antonin Pottier soutient que le véritable enjeu réside dans la transition elle-même, plutôt que dans les instruments utilisés pour la réaliser. Il considère la carte carbone comme un moyen parmi d'autres pour atteindre les objectifs climatiques, qui ne sont pas absolus mais indiquent une direction à suivre. Il voit la carte carbone comme un catalyseur, encadrant les comportements et les décisions liés à la consommation d'énergie et aux émissions de gaz à effet de serre. Il souligne que ces instruments ne sont toutefois que des interfaces facilitant l'action climatique, leur rôle étant de promouvoir des modes de vie soutenables à long terme. Le choix de l'instrument ne rend pas plus aisée cette transformation. Pour la réussir, Antonin Pottier insiste sur la nécessité d'une politique à long terme, persévérante et concertée sur plusieurs décennies. Il met en garde contre une approche impliquant des modifications fréquentes des instruments de politique climatique, car cela pourrait compromettre la continuité

nécessaire à l'efficacité de ces efforts. Cette continuité est d'autant plus cruciale lorsque l'infrastructure de soutien requiert des investissements conséquents, comme dans le cas de la carte carbone.

Antonin Pottier met également en lumière les potentielles failles de la carte carbone, soulignant que le respect automatique des quotas de gaz à effet de serre n'est pas garanti par ce système. À titre d'exemple, il évoque, via un raisonnement par l'absurde, qu'une entreprise en faillite, n'ayant pas récupéré en points carbone toutes les émissions qu'elle a produites auprès des consommateurs, entraînerait une situation où les émissions dépasseraient les quotas disponibles. La question de l'assiette de la carte carbone est également cruciale. L'Association Allocation Climat insiste sur l'importance de l'étendre au maximum pour que les quotas reflètent fidèlement l'empreinte carbone globale. Il est essentiel d'inclure non seulement les émissions territoriales, mais aussi celles générées à l'étranger par la production des biens et services importés par les consommateurs. Actuellement, ces émissions représentent environ la moitié de l'empreinte carbone totale. Toutefois, plus le périmètre couvert est important, plus il est difficile de comptabiliser les flux de carbone avec précision pour évaluer les points carbone des produits.

B) Carte carbone et acceptabilité sociale

À la suite des mouvements sociaux tels que celui des gilets jaunes, la question de l'acceptabilité des mesures environnementales est devenue primordiale. Contrairement à l'augmentation de la fiscalité sur le carbone, la carte carbone ne s'inscrit pas dans le cadre des taxes existantes. Elle propose une refonte complète du système comptable, introduisant ainsi une innovation majeure dans les politiques publiques. L'acceptabilité de cette mesure repose sur trois piliers essentiels : sa performance environnementale, la préservation de la liberté des choix individuels et la redistribution économique qu'elle engendre.

Premièrement, les participants au colloque ont souligné que l'acceptabilité de la carte carbone est intrinsèquement liée à sa performance environnementale. Il est impératif d'éviter toute faille dans la législation, afin de ne pas alimenter des craintes d'injustice. Cela implique de définir précisément l'assiette du dispositif, de calibrer rigoureusement la loi et d'assurer un étiquetage carbone scrupuleux des produits. Cela demande un investissement en infrastructure de comptabilité carbone conséquent, avant même la mise en place de l'instrument.

Deuxièmement, la carte carbone vise à préserver la liberté de choix des individus, chacun étant libre de mener le mode de vie qu'il désire à condition de payer davantage pour émettre plus de CO₂. Cependant, l'objectif principal est de modifier les comportements plutôt que de favoriser l'échange de quotas sur le marché. Antonin Pottier met en garde

contre l'échangeabilité des quotas , soulignant que cela introduit une dimension marchande susceptible de compromettre les objectifs du système. Il voit ainsi une rupture entre un système de rationnement et un système de quotas échangeables : la monétisation des quotas change les effets attendus, tant économiques que politiques. Mathilde Szuba, dans la même lignée, estime que la logique de marché pourrait dénaturer celle du rationnement. Selon elle, l'objectif du rationnement est d'imposer des limites dans l'intérêt général, constituant ainsi une démarche étatique de planification économique plutôt qu'un instrument de marché et la simple échangeabilité des quotas ne lui paraît pas remettre en cause cette caractérisation.

Pour garantir le fonctionnement de ce marché et ses conséquences positives, il est essentiel de réfléchir à sa conception, d'autant plus que toutes les propriétés souhaitées ne sont pas compatibles. L'association Allocation Climat partage cette préoccupation et soutient que les transactions devraient se faire principalement au comptant, sans recours à des contrats à terme ou à des produits financiers complexes. Antonin Pottier souligne qu'un tel dispositif ne garantit pas qu'une demande rencontre toujours une offre. Il propose de fixer les prix des quotas par une autorité de régulation, permettant ainsi l'achat et la vente de quotas supplémentaires à des prix croissants en fonction de la quantité acquise, s'apparentant ainsi à une forme de taxation progressive. Cette approche offrirait une meilleure prévisibilité et éviterait les fluctuations imprévisibles des prix, au détriment du contrôle de la quantité de quotas. L'association Allocation Climat propose que le prix soit déterminé par un organisme tel que la Caisse du Climat, avec une révision périodique. Pour Mathilde Szuba, une bourse d'échange pourrait se charger de la revente et de l'achat de quotas, avec un encadrement strict où les prix seraient fixés politiquement, plutôt que déterminés par l'offre et la demande.

Antonin Pottier rappelle que si les prix sont plafonnés dans un système à quantité limitée, il y aura alors déséquilibre entre l'offre et la demande. Par exemple, si le prix des quotas ne peut dépasser cent euros, il se peut que plus gens veulent acheter des quotas que de gens ne veulent en vendre. Toute la demande ne peut être servie et il faut rationner par les quantités. Si on attribue aléatoirement les quotas offerts aux demandeurs, cela crée une aubaine pour celui qui les reçoit par rapport à celui qui n'en reçoit pas et par rapport au vendeur qui aurait pu en avoir au meilleur prix. Pour Antonin Pottier, l'intérêt du système de prix est qu'il n'y a pas d'aléa : au niveau de prix fixé, tout le monde est traité pareil. Mathilde Szuba voit elle la hausse des prix comme un phénomène injuste et trouve que la répartition aléatoire est juste car tout le monde a la même chance. On voit ici comment le choix du fonctionnement du marché se réfère à des jugements différents sur le juste et l'injuste.

Troisièmement, en ce qui concerne l'équité, celle-ci repose sur deux principes : l'attribution égale des quotas de carbone et l'échange de ces quotas, favorisant un transfert de ressources des plus aisés vers les moins aisés. Selon Antonin Pottier, une allocation

égale entre individus ou ménages semble juste, mais les besoins énergétiques varient considérablement selon les situations personnelles, ce que l'on appelle l'hétérogénéité horizontale. Par exemple, une personne vivant en montagne, nécessitant plus de chauffage, recevrait le même quota qu'un résident de la Côte d'Azur. Il en résulterait, à revenu égal, un transfert de l'un vers l'autre. Ce type de transfert peut être jugé injuste. A contrario, ajuster les quotas aux besoins spécifiques de chacun pose des défis en termes d'incitation, comme l'a souligné M. Szuba. Une personnalisation excessive des quotas réduirait l'incitation à adopter des modes de vie plus écologiques. Selon elle, il faut accepter qu'une politique climatique désavantage certains individus ou secteurs, car son objectif premier est de dissuader les comportements les moins durables. Une politique qui n'exercerait aucune pression sur les comportements non durables serait inefficace et peu pertinente dans la lutte contre les menaces environnementales.

Des solutions restent à trouver pour atténuer les répercussions financières sur les ménages les plus démunis, de manière juste. L'association Allocation Climat propose, par exemple, de cibler judicieusement les secteurs concernés par la carte carbone afin de minimiser les impacts négatifs sur les populations les plus vulnérables, notamment en incluant l'aviation, secteur pour lequel les émissions sont très corrélées au revenu. Antonin Pottier n'est pas convaincu que cela permette de supprimer les effets négatifs pour les ménages à bas revenu. De plus, les politiques publiques pourraient être orientées vers l'investissement dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des logements, plutôt que de se limiter à compenser les émissions excédentaires.

II- Les défis pratiques de la carte carbone

Simple dans son principe, la carte carbone pose des défis pratiques considérables. Le colloque a permis d'en aborder quelques-uns. Les menaces pour les libertés posées par la carte carbone ont ainsi été discutées (A), tout comme sa possible intégration dans le système juridique, en particulier son articulation avec le droit européen (B).

A) Les libertés individuelles sous surveillance

La mise en œuvre de la carte carbone nécessiterait la centralisation et le traitement sécurisé d'une quantité massive de données. Les avancées technologiques dans les domaines de l'information, de la communication et de l'intelligence artificielle rendent cette mesure envisageable. Elle n'est pas sans posé un défi juridique, qui a trait à

l'évolution du droit face aux innovations technologiques. Ce défi a été abordé sous deux angles. Monsieur Nathan Genicot a adopté une approche inductive, en s'appuyant sur des exemples concrets de collecte de données. De son côté, Monsieur Laurent Fonbustier a mené une réflexion juridique critique, explorant les conditions nécessaires pour rendre la carte carbone compatible avec les libertés fondamentales.

L'intervention de Nathan Genicot s'est articulée en deux volets. Tout d'abord, il a présenté des exemples concrets de collecte de données sur les émissions de gaz à effet de serre des individus. À l'ère du Big Data, l'utilisation des technologies numériques génère des données en temps réel, offrant une avancée significative par rapport aux questionnaires traditionnels souvent imprécis, tels que ceux proposés par l'ADEME en France pour mesurer l'empreinte carbone. Par exemple, la startup suédoise DOCONOMY³, en partenariat avec Mastercard, a lancé une carte permettant aux utilisateurs de fixer un plafond d'émissions carbone à ne pas dépasser. Lors d'une transaction, l'entreprise traduit la dépense en émissions de CO₂, et le paiement peut être refusé si le quota de CO₂ est dépassé. Bien que prometteuse, cette méthode de conversion des dépenses en équivalents CO₂ présente des limites, notamment en raison de la mondialisation des chaînes de valeur et du manque de transparence sur les règles de conversion. N. Genicot a également évoqué les compteurs intelligents dans le secteur de l'énergie, tels que les compteurs Linky exigés par l'Union Européenne⁴. Ces compteurs enregistrent les données de consommation toutes les 15 minutes, contrairement aux relevés annuels traditionnels. Cette approche vise à responsabiliser les consommateurs en les incitant à ajuster leur consommation en fonction des contraintes, comme les périodes de pic de demande ou de pénurie.

Dans un deuxième temps, il a abordé la transmission des données des entités privées vers les structures publiques. Ces pratiques sont déjà courantes dans divers domaines où les autorités publiques sollicitent les entreprises privées pour obtenir des données à des fins variées, ou d'une certaine manière sous-traitent aux entreprises la collecte des données nécessaires à certaines politiques publiques. Par exemple, dans le secteur de l'aviation, conformément à une directive européenne, les transporteurs aériens doivent consigner dans une base de données toutes les informations relatives aux passagers prenant des vols⁵. Ces données, désignées par les acronymes PNR (Passenger Name Record) et API

³ <https://www.doconomy.com/>

⁴ La directive européenne 2009/72/CE prévoit que « 80 % des compteurs devront être communicants d'ici à 2020 » (Directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE, art. 17, paragraphe 2). Cette directive est transposée en droit français à l'article L. 341-8 du code de l'énergie.

⁵ Directive européenne 2016/681 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention, la détection, l'enquête et la poursuite des infractions terroristes et des infractions graves. Journal officiel de l'Union européenne, L 119, 4.5.2016, p. 132-149.

(Advanced Passenger Information), sont initialement collectées pour lutter contre le terrorisme et d'autres formes graves de criminalité, sans lien direct avec la question climatique. Cependant, ces données pourraient également être utilisées dans le cadre de la carte carbone. Un autre exemple cité concerne le domaine bancaire, où les banques françaises alimentent des bases de données telles que le fichier national des incidents de remboursement des crédits. Cela permet de surveiller le niveau d'endettement des individus et de lutter contre le surendettement. Ces illustrations mettent en lumière la récupération des données et leur transfert du secteur privé vers le secteur public pour préserver l'intérêt collectif, que ce soit pour lutter contre la fraude, le terrorisme ou les crises financières. Ces registres pourraient également être exploités à d'autres fins, notamment dans le contexte de la gestion des quotas de carbone. Même si ce n'est pas le cas, ces exemples montrent aussi que l'infrastructure de gestion des quotas carbone ne sera pas uniquement dans les mains du secteur public mais reposera vraisemblablement sur les infrastructures bâtis par des partenaires privés, notamment issus du secteur bancaire, à qui sera délégué de facto une partie de la gestion.

Laurent Fonbaustier, quant à lui, a adopté une approche critique pour examiner l'adéquation de la carte carbone avec nos libertés fondamentales. Selon lui, avant de déterminer si la carte carbone menace nos libertés, il est nécessaire de comprendre ce que le droit français entend par libertés individuelles. Contrairement aux idées reçues, cette notion demeure floue dans le domaine juridique. Les manuels de droit se contentent souvent de distinguer les libertés individuelles des libertés collectives et de proposer des typologies, telles que la liberté d'aller et venir, la liberté d'entreprendre, ou encore le droit de propriété, sans définir clairement le concept de libertés individuelles. Il propose alors de dissiper un malentendu courant : la confusion entre les libertés individuelles (autonomie du sujet, liberté de contracter, d'entreprendre, de propriété ou de circulation) et les modalités concrètes de leur exercice. En d'autres termes, il est essentiel de distinguer les principes fondamentaux des droits individuels de leur mise en œuvre pratique et des contraintes qui y sont associées.

L. Fonbaustier soutient que la carte carbone doit être perçue comme un mouvement de « reprise en charge », c'est-à-dire de contrôle des modalités d'exercice de nos libertés individuelles. Les libertés fondamentales d'ordre économique, telles que la liberté d'entreprendre et le droit de propriété, ont été sacralisées lors de la Révolution française dans la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen. Aujourd'hui, ces libertés doivent être réévaluées à la lumière de la réalité complexe et interconnectée de notre époque. Depuis la Révolution française, le monde a connu une triple révolution : démographique, avec une population mondiale dix fois plus nombreuse ; technologique, la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen ayant été rédigée avant la révolution industrielle ; et sociale, avec une tendance à l'atomisation et à l'individualisation des rapports sociaux. Face à ces transformations, il est essentiel de repenser nos libertés

individuelles. Il est donc nécessaire d'adopter un nouveau paradigme. A l'heure actuelle, les juges utilisent une approche de proportionnalisation et de conciliation des droits. Cependant, selon Laurent Fonbaustier, il est impératif d'envisager une hiérarchisation plus explicite des droits et de leurs modalités d'exercice. Cette nouvelle hiérarchisation pourrait nous amener à remettre en question certaines distinctions traditionnelles entre le public et le privé, ainsi que les frontières entre l'individuel et le collectif. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il faille abandonner la notion de vie privée, mais cela pourrait légitimer des mesures comme la carte carbone, qui paraissent, dans la conception traditionnelle lui portait atteinte.

B) Des barrières nationales aux perspectives européennes

La détermination de l'échelle optimale pour la mise en œuvre d'une politique est essentielle afin de prévenir la fraude et les contournements. Si les projets de carte carbone se placent souvent à une échelle nationale, le projet de l'association Allocation Climat envisage deux options : une application au niveau national ou au niveau de l'Union européenne. Chacune des échelles envisagées pose des problèmes spécifiques.

Selon Nathan Genicot, l'application de cette politique à l'échelle nationale présente certaines difficultés. En premier lieu, étendre cette mesure aux entreprises des autres États membres de l'Union européenne pourrait être perçu comme une barrière tarifaire, ce qui serait potentiellement contraire au droit communautaire. En second lieu, en s'appuyant sur le principe de reconnaissance mutuelle établi par la Cour de justice de l'Union européenne, selon lequel un produit légalement commercialisé dans un État membre doit être autorisé à être vendu sur l'ensemble du marché intérieur, une alternative pourrait consister à restreindre cette mesure aux seules entreprises françaises. Cependant, une telle approche risquerait de créer une concurrence inégale pour les entreprises nationales. La libre circulation des biens et des personnes en vigueur dans l'UE pourrait aussi miner de l'intérieur le contrôle souhaité des émissions: à moins qu'un Français faisant ses courses en Belgique soit taxé en point carbone à son passage de la frontière, il pourrait consommer sans utiliser sa carte carbone.

Étant donné l'intégration forte des économies européennes à travers le marché intérieur, l'échelle européenne semble être la plus adaptée pour la carte carbone. L'intérêt de l'Union européenne pour cette problématique est d'ailleurs anciens.. Dès 2005, le Parlement européen avait demandé à la Commission européenne d'étudier la faisabilité d'un système de quotas individuels négociables d'émissions (Résolution 2005/2049(INI)) "Vaincre le changement climatique planétaire"). Cependant, ce projet n'avait pas abouti en raison de divers obstacles.

Certaines évolutions facilitent la potentielle mise en place d'une carte carbone européenne. Nathan Genicot a rappelé que certains projets européens encouragent la centralisation et la collecte des données nécessaires à la mise en place d'une carte carbone. À titre d'exemple, le 26 mars dernier, le Conseil de l'Union européenne a adopté le règlement eIDAS V2, visant à promouvoir l'identité numérique au sein de l'UE. Chaque État membre devra, dans un délai d'un an, instaurer une application numérique permettant l'identification auprès des services publics nationaux et de ceux des autres États membres. Cette application simplifiera diverses démarches administratives, telles que les demandes d'allocations familiales ou le paiement des impôts, et facilitera également l'identification auprès de prestataires de services privés comme les banques, les assurances et les fournisseurs d'énergie.

Les discussions du colloque ont montré que des difficultés majeures subsistaient.

Une première difficulté concerne les émissions liées aux biens produits hors de l'Union européenne et importés. L'association Allocation Climat propose plusieurs stratégies. Une première option serait de créer des synergies avec le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Une autre possibilité serait de définir des barèmes par défaut, basés sur des critères comme la nomenclature douanière, avec des valeurs majorées. Ainsi, les entreprises importatrices seraient incitées à prouver qu'elles atteignent des performances environnementales supérieures aux valeurs majorées attribuées par défaut.

La plus grande difficulté pour une carte carbone européenne reste cependant son articulation avec les dispositifs de gestion des émissions existants, comme l'a fait remarqué Antonin Pottier. La compatibilité d'une carte carbone avec le SEQE-UE avait été examinée par **Woerdman et Bolderdijk (2017)**. Depuis la directive 2023/959 a créé un second marché d'allocation carbone (nommé SEQE BTR pour Bâtiments et Transport routier). Ce marché, qui entrera en vigueur en 2027, inclut les émissions du chauffage et du transport, qui sont exclues du SEQE-UE et n'étaient jusqu'à présent pas régulées au niveau européen. Or ces émissions formaient le cœur des émissions qu'aurait pu cibler une carte carbone européenne à destination des particuliers. Dans ces conditions, la mise en place d'une carte carbone serait considérée comme une double taxation du carbone, ce que les divers États-membres ont généralement cherché à éviter.

En conclusion, les discussions lors du colloque ont identifié quelques pistes de recherche sur la carte carbone qui pourraient être approfondie. Il serait particulièrement pertinent de comparer cette politique à une taxe carbone entièrement redistributive, afin de mieux comprendre les différences entre les deux, sous des hypothèses réalistes de comportement tant des producteurs que des consommateurs. Une telle étude permettrait de cerner les

impacts socio-économiques de ces politiques. De plus, explorer différents modèles de marchés des points carbone, tels que les prix fixes ou les plateformes d'échange, offrirait une meilleure compréhension de leur influence sur les stratégies commerciales et les décisions d'investissement des entreprises. Enfin, des études sociologiques sur les comportements des citoyens face à ces nouvelles politiques publiques sont essentielles pour éclairer les décideurs politiques sur les meilleures approches à adopter.

Pierre Chadeaux