



L'impact des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat sur l'emploi et la croissance

Une première approche

Par Antoine Boulay et Hedi Bairam



Antoine Boulay est Président de l'institut Bien Commun, titulaire d'un DEA de Conjoncture économique et prospective et ancien doctorant de l'Université Paris IX Dauphine. Il a été chargé de mission au Centre de Développement de l'OCDE et est l'ancien Délégué général du Cercle des économistes.

Hedi Bairam est diplômé en économie et droit de la concurrence de la Toulouse School of Economics. Consultant indépendant, il aide notamment les entreprises à lever et sécuriser des financements publics pour leurs projets stratégiques.

Sommaire

Introduction	4
I. Se Loger	6
1. Rendre obligatoire la rénovation énergétique globale des bâtiments d'ici 2040.....	6
2. Lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain.....	7
II. Se nourrir	9
1. Pour une alimentation plus durable.....	9
2. Pour une agriculture plus durable et faiblement émettrice de gaz à effet de serre	11
3. Mieux informer les consommateurs.....	12
4. Mettre l'éthique au cœur de notre alimentation.....	13
III. Se déplacer	15
1. Sortir de l'usage de la voiture en solo	15
2. Aménagements de la voie publique.....	17
3. Retour fort à l'usage du train et soutien à la voiture propre	20
4. Limiter les effets néfastes du transport aérien	22
IV. Produire et travailler	23
1. Soutenir l'innovation.....	23
2. Soutenir le financement de la transformation de l'outil de production	25
3. Renforcer les obligations relatives à la préservation de l'environnement	26
Conclusion	28

Introduction

Ecologie et économie doivent aller de pair : un appel pour une évaluation économique systématique des travaux des Conventions Citoyennes

La convention citoyenne pour le climat a abouti à la formulation de près de 150 mesures avec un seul objectif : réduire de 40% d'ici 2030 l'émission de gaz à effets de serre. Ces mesures brassent l'ensemble des secteurs d'activité de l'économie française et des aspects de la vie quotidienne. Alors que ces propositions viennent d'être présentées au Gouvernement et que le Président de la République, à l'exception de quelques mesures notables, a déclaré : « je prends tout ! », cette épure pose la question de son impact macroéconomique : quels effets aurait ce corpus, s'il était mis en œuvre, sur la valeur ajoutée française ? A l'heure d'un accroissement massif de la dette publique de la France après la première vague de l'épidémie de Covid-19, engendreraient-elles une nouvelle augmentation supportable des déficits publics ? Le chômage ou le commerce extérieur connaîtraient-ils une amélioration ou une dégradation si ces mesures étaient appliquées ?

Loin de faire l'apologie de la croissance pour la croissance ou, au contraire, le procès de la décroissance, loin également de nier l'importance des enjeux environnementaux, cette étude tente modestement de proposer une première approche pour modéliser les impacts économiques sur le long-terme des propositions de la Convention si elles venaient à être mises en place. Les propositions qui n'ont pas d'impact économique direct – par exemple la mesure SN.1.2 « rendre les négociations tripartites plus transparentes » ou C5.3.1 « encourager la participation citoyenne » - ont été volontairement écartées de l'étude. D'autres mesures à l'impact économique probable mais indécidable n'ont pas non plus été analysées. L'étude se concentre donc sur 22 mesures de quatre thématiques de la convention : se loger, se déplacer, se nourrir, produire et travailler.

Il est souhaitable que le Conseil d'Analyse Economique, l'OFCE, le Centre Européen de Promotion de l'Invention Indépendante, France Stratégie ou d'autres organisations publiques apportent leur contribution à la réflexion. Le succès de la transition environnementale indispensable ne sera assuré que si toutes ses dimensions sont prises en compte. C'est vrai d'abord des impacts immédiats sur le pouvoir d'achat. L'abandon de la taxe carbone de novembre 2018, consécutif à l'émergence du mouvement des Gilets Jaunes, est un exemple d'échec de mesures environnementales quand leur impact, social et territorial en l'occurrence, n'est pas mesuré. La même dynamique négative risque de jouer, par exemple, sur la mesure SL1.4, dont la transcription légistique aboutirait, selon les auteurs, à une augmentation de la facture énergétique de 14% ! Plus largement, on voit bien que l'absence d'anticipation de l'impact économique de ce type de mesures aboutit à des conséquences non-maîtrisées. Ainsi, la récente communication de la Commission de Régulation de l'Energie¹ vient d'annoncer un surcoût des mesures de soutien aux énergies renouvelables, allant jusqu'à pointer le coût exorbitant de ce que les sages n'hésitent pas à qualifier de "bulle photovoltaïque".

Il semble par conséquent indispensable que tous les travaux de futures Conventions Citoyennes intègrent cette dimension de leur impact économique. C'est également vrai sur le plan juridique, d'ailleurs : la proposition de la Convention qui revenait à rendre possible la limitation des libertés sur le fondement de la protection de l'environnement était une énormité du point de vue de l'Etat de droit et il est regrettable que des experts juridiques et constitutionnels n'aient pas été consultés dans le cadre de ces travaux.

Mentionnons à cette occasion, en particulier, le remarquable rapport de France Stratégie, en date de 2015 : « La transition énergétique vue par les modèles macroéconomiques »²,

¹ <https://www.cre.fr/Actualites/la-cre-publie-son-evaluation-des-charges-de-service-public-au-titre-de-l-annee-2021>

² https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/dt_n5-comparaison_modeles.pdf

dont il est impensable que les services de l'Etat n'aient pas souhaité s'inspirer dans le contexte de la Convention et qui a en partie inspiré cette étude.

Enfin, et justement en lien avec l'étude en question, nous voulons souligner que l'analyse présentée ici s'attache à évaluer les effets à court-terme des propositions si elles étaient mises en œuvre. Bien sûr, à long-terme, économiser l'énergie, par exemple, dégage des marges de manœuvre et contribue en fait à la croissance. Mais, dans un premier temps, les mesures, telles qu'envisagées ici, on le verra, pourraient impacter très négativement le PIB, l'emploi et les déficits publics. A tel point d'ailleurs que la capacité de l'économie française à se relever après un tel choc et à profiter in fine des potentiels effets positifs pourrait se poser.

Les auteurs sont passionnément convaincus de l'importance de la sauvegarde de la planète. Mais ils sont, aussi, féroce­ment attachés à leur pays. Aujourd'hui, pour paraphraser la fameuse déclaration de Mitterrand sur les missiles au début de son premier mandat, les décroissants sont au Nord et à l'Ouest, et singulièrement en France, mais les pollueurs sont à l'Est et au Sud. Saborder l'économie française de manière isolée, non-coordonnée et sans évaluation de l'impact économique des mesures prises aura un effet marginal, voire négatif sur l'environnement si des biens jusqu'alors produits en France sont remplacés par des produits fabriqués dans des pays aux moindres standards environnementaux. Le seul résultat en serait un appauvrissement généralisé du pays et de ses habitants, déjà éprouvés par les conséquences d'une mondialisation mal maîtrisée et par la passion nationale pour les taxes et les réglementations.

Ce travail se veut donc d'abord un signal d'alarme et une invitation adressée à des instances disposant de davantage de moyens que l'institut Bien Commun pour qu'elles s'attachent à un travail identique et encore plus approfondi.

Certes, ces institutions ou des économistes porteurs d'une vision politique différente de celle des auteurs de la présente note pourront critiquer (même virulemment, c'est l'usage !) tel ou tel aspect de nos analyses. Tant mieux : le débat est vivifiant et notre objectif est qu'il ait lieu.

Antoine Boulay

NB : La proposition d'une taxe additionnelle sur les dividendes a été conservée malgré l'annonce de sa non prise en compte par le Président de la République car elle fait partie du rapport. Son évaluation étant difficile, elle n'a cependant pas d'impact sur les calculs du présent rapport.

NB 2 : Les propositions visant à réduire significativement la publicité ne sont pas prises en compte. Notons que la publicité représente 12 milliards d'euros de valeur ajoutée directe et, avec la prise en compte de l'effet multiplicateur, 98 milliards d'euros d'impact sur le PIB. On voit qu'une diminution de 10%, hypothèse d'école, de la publicité aboutirait par conséquent à près de 10 milliards de PIB en moins. Pour autant, les propositions de la Convention en la matière étant imprécises et la faisabilité de leur transcription réglementaire ou législative étant douteuses selon le rapport final lui-même, nous avons préféré ne pas les inclure dans notre approche.

I. Se Loger

1. Rendre obligatoire la rénovation énergétique globale des bâtiments d'ici 2040

PROPOSITION SL1.4 : Mettre en place un système progressif d'aides à la rénovation, avec prêt et subventions pour les plus démunis

- **Effet important mais indécis sur le PIB : entre +0,2 et -0,3% sur les trois premières années**
- **Effet négatif sur l'emploi : entre 0 et -80.000 sur les trois premières années**
- **Effet négatif sur les dépenses publiques : +0,33%**

Mesure proposée

La rénovation des logements privés bénéficie de soutiens publics et privés sous différentes formes (subvention d'Etat « prim'renov », prêt à taux zéro « éco-PTZ », certificats d'économie d'énergie...). Ces aides permettent de soutenir la rénovation énergétique à un rythme inférieur à celui visé par la Convention, à savoir 500 000 rénovations globales par an. La mesure prévoit un système d'aide progressif : 90% des travaux pour les ménages très modestes, 70% pour les ménages modestes et 30% pour les autres ménages.

Impact sur le PIB

Les auteurs du rapport de la Convention estiment que l'augmentation du soutien public à la rénovation énergétique des bâtiments engendrerait une augmentation de 14% de la facture d'énergie (électricité, gaz et carburants) des ménages et des entreprises consommatrices. Un tel choc sur les prix de l'énergie n'est pas sans conséquence sur le PIB et sur l'emploi.

Dans l'hypothèse d'une hausse permanente de 10% de la facture énergétique³ :

- l'impact négatif sur le PIB serait compris entre -0,2% et -0,7% par an sur trois ans ;
- l'impact négatif sur le chômage serait compris entre -30 000 et -90 000 emplois.

Néanmoins, ces effets peuvent être modérés par la valeur ajoutée et les emplois générés par les travaux de rénovation énergétique. Etant donné le niveau de flexibilité du marché du travail français et du niveau de compétences nécessaire à la transition énergétique, on peut supposer que la rénovation énergétique des bâtiments permettra la création de 10 000 à 30 000 emplois. D'autre part, la rénovation de 500 000 bâtiments par an engendrerait un gain de productivité de la filière qui représenterait 0,4% du PIB.

Enfin, le rapport de la Convention prévoit une augmentation nécessaire des dépenses publiques de 4,3 milliards d'euros par an jusqu'en 2030 pour soutenir la rénovation énergétique des bâtiments, notamment des foyers les plus modestes. Or, les dépenses publiques représentaient 54% du PIB⁴ en 2019, soit 1 306,8 milliards d'euros. Une augmentation annuelle de 4,3 milliards d'euros aurait un effet négatif sur les dépenses publiques de l'ordre de +0,33%.

³ https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/dt_n5-comparaison_modeles.pdf

⁴ https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/files/documents/actualites/PLF2019/chiffrescles_plf2019.pdf

Cette mesure aurait donc :

- un impact sur l'emploi, au mieux nul, au pire négatif à hauteur de -80 000 emplois ;
- un impact sur le PIB, dans le meilleur des cas, positif à hauteur de +0,2% et, dans le pire des cas, négatif à hauteur de -0,3% ;
- un impact négatif sur les dépenses publiques de +0,33%.

2. Lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

PROPOSITION SL3.3 : Prendre immédiatement des mesures coercitives pour stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines très consommatrices d'espace

- Effet négatif sur le PIB: <0,05%
- Effet négatif sur l'emploi : -9 500 emplois (-0,03%)

Mesure proposée

Fixer au niveau national une règle de zéro surface au sol supplémentaire pour l'urbanisme commercial, sauf dans les zones dans lesquelles la densité de surface serait très inférieure à la moyenne départementale. **Ainsi ne seraient autorisés que les projets réutilisant des espaces déjà urbanisés, par exemple pour la reprise d'un bâtiment abandonné ou pour la création d'étages sur des bâtiments existants.**

Impact sur le PIB

En 2019, la valeur ajoutée de la branche « Construction » s'élevait à 124,5 milliards d'euros, soit 5,8% de la valeur ajoutée totale en 2019⁵. L'UNECE estime la part de la construction à 5,8% du PIB de la France en 2019.⁶

Selon la Fédération Française du Bâtiment, un total de 27,7 millions de m² de surfaces de plancher ont été mises en chantier⁷ pour la construction neuve hors logement en 2019. Les commerces représentent 3,2 millions de m² de ces surfaces. Sachant que la production du neuf hors logement s'élève à 27 milliards d'euros - soit environ 975 euros par m² produit - la production neuve de commerces représente 3,1 milliards d'euros, c'est-à-dire 2,1% de la production totale en 2019.

Dossiers déposés et autorisés en CDAC

	2016	2017	2018	2019
Dossiers déposés*	2,42	1,98	1,68	1,55
Dossiers autorisés*	1,68	1,43	1,33	1,31
Taux d'autorisation	70 %	75 %	79 %	85 %

* En millions de m²

Source : Kyris

Selon l'observatoire Procos du commerces, 1,31 millions de m² ont été autorisés en CDAC en 2019. Cela représente une production de 1,27 milliards d'euros, soit 0,8% de la production totale de 2019.

⁵ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830197#tableau-figure1>

⁶ <https://w3.unece.org/PXWeb/en/Table?IndicatorCode=8>

⁷ https://www.ffbatiment.fr/Files/pub/Fede_N00/NAT_LES_CHIFFRES_EN_FRANCE_3345/95a39ea5ef4e4b61b9c7b2a4ae9d7bef/EDIT/Batiment-en-chiffres-2019-Edition-2020.pdf

La construction représentant 5,8% du PIB de la France en 2019 selon l'UNECE⁸, l'interdiction de construction de nouvelles zones commerciales périurbaines se traduirait par un **impact négatif sur le PIB d'environ 0,05%**.

En réalité, l'impact direct de cette mesure est moindre car les nouvelles constructions de surfaces commerciales périurbaines ne représentent qu'une partie des constructions neuves de commerces autorisés en CDAC.

Par conséquent, nous pouvons estimer la part des constructions de zones commerciales périurbaines inférieure à 0,05% du PIB.

Impact sur l'emploi

Selon la Fédération Française du Bâtiment, l'effectif total en 2019 est de 1 121 000 salariés. La production neuve hors logement correspond à environ 18% du total des travaux de bâtiment, soit 201 780 salariés. Avec 27,7 millions de m² de surfaces de plancher mises en chantier pour la production neuve hors logement en 2019, cela revient à mobiliser 0,007 salariés par m². Stopper l'aménagement des zones commerciales périurbaines, soit 1,31 millions de m² autorisés en CDAC en 2019, revient à supprimer 9 560 emplois (-0,03% d'emplois)⁹.

PROPOSITION SL3.9 : Permettre la construction d'immeubles collectifs dans les zones pavillonnaires

- **Effet positif sur le PIB : ≈ 0,1%**
- **Effet positif sur l'emploi : +19 000 emplois (+0,07%)**

Mesure proposée

« Autoriser la construction d'habitats collectifs et de services de proximité, après obligation de concertation sur les projets, dans les zones dominées par l'habitat individuel peu dense (les zones pavillonnaires notamment).

Favoriser la mixité des types de bâtiments et d'activités (commerces, artisans, tertiaire...) notamment par la revalorisation des rez-de-chaussée.

Densifier la nature interstitielle et les espaces verts existants. »

Les membres de la CCC n'ont pas préparé une transcription législative pour cette proposition.

Impact sur le PIB

Selon la Fédération Française du Bâtiment, un total de 33,6 millions de m² de surfaces de plancher ont été mises en chantier¹⁰ pour la construction neuve de 411 100 logements en 2019. La production de logements neufs, individuels et collectifs confondus, s'élève à 42 milliards d'euros, soit 102 000 euros par logement neuf.

Dans l'hypothèse de 25 000 logements supplémentaires par an, cela représenterait une production annuelle supplémentaire de 2,5 milliards d'euros, soit 1,7% de la production totale de 2019.

⁸ op.cit

⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277653?sommaire=4318291>

¹⁰ https://www.ffbatiment.fr/Files/pub/Fede_N00/NAT_LES_CHIFFRES_EN_FRANCE_3345/95a39ea5ef4e4b61b9c7b2a4ae9d7bef/EDIT/Batiment-en-chiffres-2019-Edition-2020.pdf

La branche construction représentant 5,8% du PIB en 2019 d'après l'UNECE¹¹, la construction de 25 000 logements par an se traduirait par un **impact positif sur le PIB d'environ 0,1%**. En réalité, l'impact direct de cette mesure est plus important car la CCC propose de développer une activité économique dans les zones pavillonnaires, notamment par la revalorisation des rez-de-chaussée.

Impact sur l'emploi

Selon la Fédération Française du Bâtiment, l'effectif total en 2019 est de 1 121 000 salariés. La production neuve de logements correspond à environ 28% du total de travaux de bâtiment, soit 314 000 salariés au total. Avec 411 100 logements neufs mis en chantier en 2019, cela revient à mobiliser 0,76 salariés par logement. **Produire 25 000 logements de plus revient à créer 19 000 emplois. (+0,07% d'emplois).**

II. Se nourrir

1. Pour une alimentation plus durable

PROPOSITION SN1.1.1 : Mettre en place une prime à l'investissement pour les établissements leur permettant de s'équiper en matériel, de former les personnels, de mener des campagnes de sensibilisation afin d'atteindre les objectifs de la loi EGalim

- **Effet négatif sur les dépenses publiques : entre +0,38% et +0,5%**

Mesure proposée

« Proposer une aide à l'investissement pour permettre aux établissements d'acheter du matériel (salades bars, légumerie, table de tri, composteurs, etc.), mener des campagnes de sensibilisation (sur les menus végétariens et la lutte contre le gaspillage alimentaire par exemple), former les personnels, et participer à la structuration des filières locales.

Une enquête menée par Restau'co et la Fondation Nature Homme (FNH)¹², évalue cet investissement à 99 centimes par repas, répartis comme ceci :

- 0,7 ct pour des campagnes de sensibilisation ;
- 95,2 ct pour l'adoption de nouvelles pratiques (formation des personnels, investissement en matériels) ;
- 2,7 ct pour participer à la structuration des filières locales (plateformes logistiques d'approvisionnement, ateliers de transformation, participation à la gouvernance alimentaire locale).

Cette aide à l'investissement serait proposée par les financeurs (la Région pour les lycées, le département pour les collèges ...), grâce à l'abondement d'un fonds national. Les membres de la CCC insistent sur la nécessité de formation des agents sur le gaspillage alimentaire et sur la préparation des menus végétariens, les cuisiniers étant peu, voire pas formés à la cuisine végétarienne. La CCC recommande également de faire évoluer l'enseignement des cuisiniers (BEP, CAP, etc.), pour y intégrer la cuisine végétarienne. »

¹¹ op.cit

¹²<http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/impossible-datteindre-les-objectifs-de-bio-dans-les-cantines-dici-2022-notre-enquete>

Impact sur les dépenses publiques

Chaque année, 7,3 milliards de repas sont servis en moyenne en restauration collective selon le Syndicat national de la restauration collective (SNRC)¹³.

Avec un investissement estimé à 99 centimes par repas, l'investissement total pour acheter du matériel, mener des campagnes de sensibilisation, former les personnels et participer à la structuration des filières locales s'élèverait à 7,23 milliards d'euros par an.

Or, les dépenses publiques représentaient 54% du PIB¹⁴ en 2019, soit 1 306,8 milliards d'euros. L'investissement nécessaire estimé de 7,23 milliards d'euros représenterait donc 0,5% de la dépense publique de 2019. La mise en place d'une aide couvrant 100% de cet investissement, pour la restauration collective publique et privée, engendrerait donc l'augmentation de la dépense publique de 0,5% soit 7,23 milliards d'euros en 2019.

Dans l'hypothèse où la restauration collective représente 75% de la restauration collective totale, si l'aide ne couvre que la restauration collective publique alors la dépense ne serait impactée négativement qu'à hauteur de 0,38%.

Par conséquent, l'impact négatif de cette mesure sur les dépenses publiques est compris entre 0.38% et 0,5%.

PROPOSITION SN1.1.2 : Proposer un bonus de 10 cts par repas pour les petites cantines bio et locales (moins de 200 repas par jour) pour les aider à absorber le surcoût les 3 premières années de leur transition

➤ **Effet négatif sur les dépenses publiques : < 0,001%**

Mesure proposée

« Cette proposition poursuit le même objectif que la proposition SN.1.1.1 mais ne vise que les petites cantines scolaires à condition que la cuisine soit faite sur place ou dans une cuisine centrale à proximité. »

Impact sur les dépenses publiques

L'année scolaire doit comporter 36 semaines de travail au moins¹⁵, soit 180 jours de classe. Avec moins de 200 repas servis par jours, le total annuel des repas servis dans les petites cantines bio et locales s'élève à moins de 36 000 repas par cantine.

Proposer un bonus de 10 centimes par repas représente donc une aide totale annuelle de 3 600 euros par an par cantine.

A supposer qu'il y ait 1 000 petites cantines bio et locales, l'aide totale annuelle s'élèverait à 3,6 millions d'euros. Avec une dépense publique s'élevant à 1 306,8 milliards d'euros en 2019, l'impact d'un bonus de 10 centimes par repas serait d'environ **0,0003% sur les dépenses publiques par rapport à 2019.**

¹³ <https://agriculture.gouv.fr/la-restauration-collective-reflet-de-la-culture-alimentaire-francaise#:~:text=En%20France%2C%201%20repas%20sur,de%20la%20culture%20alimentaire%20fran%C3%A7aise.>

¹⁴ https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/files/documents/actualites/PLF2019/chiffrescles_plf2019.pdf

2. Pour une agriculture plus durable et faiblement émettrice de gaz à effet de serre

PROPOSITION SN-2.1.3 : Engrais azotés : Augmenter la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP)

- **Effet négatif supposé sur le PIB : -0,1%**

Mesure proposée

La CCC propose d'augmenter la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) : « il existe déjà une taxe sur les producteurs d'engrais pour tenir compte de la pollution de l'air, mais elle pourrait être augmentée pour tenir compte des émissions de protoxyde d'azote, peu taxées aujourd'hui. L'augmentation (directe ou indirecte) des coûts de production pour les agriculteurs utilisant les engrais doit être compensée par les aides au développement des légumineuses. »

Impact sur les dépenses publiques

La proposition a pour objectif d'augmenter une taxe perçue par l'Etat, par conséquent l'impact de la mesure sur les dépenses publiques peut être considéré comme nul. Un impact négatif sur les dépenses publiques peut être envisagé si des aides au développement des légumineuses sont effectivement mises en place pour compenser la hausse du coût de production pour les agriculteurs.

Toutefois, l'impact négatif sur les dépenses publiques en cas de mises en place d'aides au développement des légumineuses compenserait l'impact positif de cette proposition sur les recettes fiscales. En tout état de cause, l'impact de cette proposition est difficile à quantifier car nous ne disposons pas des données pertinentes.

Néanmoins, l'objectif de cette proposition est d'inciter les producteurs agricoles à utiliser moins d'engrais azotés en augmentant le coût d'utilisation de ces engrais. Si nous ne devons retenir que l'augmentation de la TGAP telle que formulée dans la proposition, alors l'effet sur les dépenses publiques serait nul.

Impact sur le PIB

L'effet direct de cette proposition est une baisse de la valeur ajoutée pour la production agricole utilisant ces engrais car leur utilisation deviendrait plus coûteuse.

La branche « agriculture, sylviculture et pêche » représentait 1,8% de la valeur ajoutée en 2019¹⁶, soit 1,6% du PIB en 2019¹⁷. Si un tiers de la valeur ajoutée de la branche agriculture est associé à la production agricole utilisant des engrais azotés, alors cette production représenterait environ 0,5% du PIB.

Par ailleurs, si la mise en œuvre de cette mesure se traduit par une baisse de 30% de la valeur ajoutée associée, alors **cela représenterait une baisse du PIB de 0,35%**.

¹⁶ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830197#tableau-figure1>

¹⁷ https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NV.AGR.TOTL.ZS?end=2019&locations=FR&most_recent_value_desc=false&start=2019

PROPOSITION SN2.1.4 : Diminution de l'usage des pesticides avec une interdiction des produits CMR, diminution de l'usage des produits phytopharmaceutiques de 50 % d'ici 2025 et interdiction des pesticides les plus dommageable pour l'environnement en 2035

➤ **Effet négatif négligeable sur le PIB**

Mesure proposée

La CCC propose de supprimer tous les produits CMR (cancérogènes, mutagènes, rétro producteurs) le plus rapidement possible, et de diminuer les produits phytopharmaceutiques d'au moins 50% d'ici 2025.

« En 2035, il faut supprimer totalement les produits les plus dommageables pour l'environnement en trouvant des solutions intermédiaires phytopharmaceutiques et en ciblant davantage le but à atteindre. C'est-à-dire arriver à utiliser le minimum de produit pour obtenir un bon résultat et supprimer les produits s'ils ne sont pas indispensables. »

Il existe déjà un plan Ecophyto II+ visant une réduction de l'usage des pesticides de -50 % en 2025. Les objectifs visés par la convention citoyenne sont cohérents avec ce plan et fixent des objectifs à moyen et long terme : -75 % en 2030 et sortie des pesticides en 2040.

Impact

L'interdiction d'utilisation de pesticides peut avoir un impact négatif sur la production agricole, notamment sur la balance commerciale agro-alimentaire de la France. Excédentaire de 7 milliards d'euros en 2018¹⁸ grâce notamment aux exportations de vins et de céréales, l'interdiction des pesticides et des produits phytopharmaceutiques engendrerait une augmentation des prix et donc une perte de compétitivité et de parts de marché de l'agriculture française. En effet, l'agriculture biologique étant moins productive que l'agriculture conventionnelle, un impact négatif sur le PIB lié à une perte de production est à prévoir.

Nous pouvons donc présumer un impact global négatif sur le PIB.

3. Mieux informer les consommateurs

PROPOSITION SN5.2.2 : Interdire la publicité sur les produits proscrits par le PNNS

➤ **Effet présumé négatif sur le PIB de l'ordre de 0,1%**

Mesure proposée

« Cette proposition comporte deux sous propositions :

- Sous-mesure 1 – Interdire la publicité pour les produits proscrits par le Plan National relatif à la nutrition et à la santé :

Un risque d'inconstitutionnalité pourrait frapper une interdiction générale et absolue de toute forme de publicité relative aux produits visés par le PNNS au regard de la liberté d'expression et de la liberté d'entreprendre. Pour le lever, le comité légistique suggère de maintenir la possibilité de déroger à cette interdiction telle qu'elle existait déjà, dans le code de la santé publique, s'agissant de la publicité relative aux boissons sucrées.

¹⁸ <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/271841-balance-commerciale-agroalimentaire-francaise-un-excedent-menace>

- *Sous-mesure 2 – Inscrire des messages percutants sur les étiquettes des produits visés par le PNNS*

Les dispositions relatives à l'étiquetage alimentaire doivent être conformes à la réglementation européenne en vigueur, en l'occurrence le règlement UE n°1169/2011, notamment l'article 38 qui prévoit que les dispositions nationales ne peuvent pas entraver la circulation des marchandises. L'adoption par l'État français d'une nouvelle législation est soumise à certain formalisme (article 45). Tout nouvel encadrement de l'information sur les denrées alimentaires doit au préalable être notifié à la Commission et aux autres États membres en précisant les motifs qui les justifient. La nouvelle législation, pour être applicable aux États membres, ne peut être adoptée que trois mois après cette notification sous réserve que la Commission n'ait pas émis un avis contraire.

*Aussi, une mesure portant sur l'étiquetage des produits ne pourrait dans un premier temps être appliquée qu'aux produits français dans l'attente de la réponse de la Commission européenne ou d'une évolution du droit européen. Elle serait donc **défavorable à la production nationale**. Les producteurs nationaux pourraient demander son annulation en raison de son caractère inégalitaire par rapport aux produits importés.*

*Le comité légistique invite les membres à prendre en considération cette exigence imposée par le droit afin de réévaluer l'opportunité de **transformer la proposition en une recommandation faite à l'État français de soutenir une évolution du cadre juridique au niveau de l'Union européenne.** »*

Impact

La CCC reconnaît la difficulté de mise en œuvre de cette mesure non seulement au regard du droit Français mais aussi au regard du droit communautaire.

L'inscription de messages incisifs et d'images choquantes sur les paquets de tabac n'a pas eu d'impact significatif sur la consommation¹⁹. L'efficacité de cette mesure reste donc à prouver.

En ce qui concerne l'interdiction de publicité, la valeur ajoutée hors taxe du secteur de la publicité s'élevait à 6,1 milliards d'euros en 2017²⁰ soit 0,3% de la valeur ajoutée totale en 2017²¹. La part de la publicité pour les produits proscrits par le PNNS représentant une fraction dans la production totale de publicité, cette sous-mesure aura un impact négatif sur le PIB inférieur à 0,3%. Par conséquent, nous pouvons présumer un **impact négatif sur le PIB de l'ordre de 0,1%** pour cette proposition.

4. Mettre l'éthique au cœur de notre alimentation

PROPOSITION SN6.1.4 : Taxer les produits-ultra transformés à forte empreinte carbone et faible apport nutritionnel

- **Effet positif sur les dépenses publiques**
- **Effet présumé positif ou nul sur le PIB**

¹⁹ <https://www.science-et-vie.com/questions-reponses/les-images-chocs-des-paquets-de-cigarettes-sont-elles-efficaces-45849>

²⁰ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3600976?sommaire=3554439>

²¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3550563>

Mesure proposée

La CCC souhaite « taxer lourdement les produits alimentaires nocifs, à l'image du tabac, à hauteur de 81,5%, ces produits tuant plus que le tabac. Cette taxe servirait à faire supporter le coût environnemental et social (maladie, pollution, déforestation, etc.) de ces produits alimentaires nocifs. Le surplus servirait à alimenter les chèques alimentaires bio (proposition SN.5.2.3 de la CCC).

Cette taxe est également un outil pour inciter les entreprises à produire des aliments moins transformés, plus sains pour la santé et moins nocifs pour l'environnement. Les produits transformés sont généralement fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Par exemple, la production d'un litre de coca nécessite 70 litres d'eau²². Cette taxe permettra également au consommateur de se détourner de ces produits en orientant leur consommation vers des produits plus sains et respectueux de l'environnement.

Points d'attention :

- la CCC n'a pas statué pour savoir si cette taxe doit s'appliquer aux producteurs ou aux consommateurs. Cette décision devra être prise par des experts à la suite d'une analyse détaillée ;
- la définition d'un aliment ultra-transformé reste débattue ;
- il existe déjà une taxe « soda » : c'est la contribution sur les boissons non alcooliques contenant des sucres ajoutés prévue à l'article 1613 ter du code général des impôts, dont le produit est affecté à la branche « assurance maladie, invalidité et maternité » du régime de protection sociale des personnes non salariées des professions agricoles ;
- l'offre d'un supermarché serait, selon des indications fréquentes, composée à 80% d'AUT. Aussi une augmentation de la TVA sur ces produits de 5,5% à 10% (à plus forte raison à 20 =%) aurait un impact considérable sur le coût des achats alimentaires, encore plus pour les populations les moins favorisées fortes consommatrices de ce type d'aliments. Une taxe sur les producteurs pourrait aussi être répercutée par eux, en tout ou en partie dans le prix payé par le consommateur final. »

Impact

Augmenter une taxe engendrera plus de recettes fiscales mais moins de valeur ajoutée si cette hausse de taxe devait s'appliquer aux producteurs. L'augmentation des coûts de production ou l'augmentation de la TVA sur ces produits entraînera une hausse des prix et donc une potentielle baisse de la consommation. Cette baisse la consommation reste toutefois à vérifier car nous pouvons nous attendre, à l'instar du tabac²³, à ce que l'élasticité de la consommation de ces produits par rapport au prix soit faible sûrement expliqué par le caractère addictif du sucre.

Nous pourrions penser que les mauvaises habitudes alimentaires, comme la consommation de tabac, ne changent pas significativement en fonction du prix.²⁴

Si nous considérons l'hypothèse d'une faible élasticité de la consommation par rapport au prix, alors cette proposition aurait pour effet une hausse des recettes fiscales sans perte considérable de la consommation. Par conséquent, cette proposition aurait **un effet positif sur les finances publiques et sur le PIB.**

Si nous considérons l'hypothèse d'une forte élasticité de la consommation par rapport au prix, alors cette proposition aurait pour effet une baisse de la consommation de produits ultra transformés potentiellement accompagnée d'un transfert de consommation vers des produits substitués plus sains. Le potentiel transfert de consommation pourrait atténuer ou

²² [https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/coca-cola-tant-deau-pour-une-bouteille-1125657#:~:text=Mais%20on%20sait%20moins%20qu,production%20de%20tous%20les%20ingr%C3%A9dients\)%20!](https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/coca-cola-tant-deau-pour-une-bouteille-1125657#:~:text=Mais%20on%20sait%20moins%20qu,production%20de%20tous%20les%20ingr%C3%A9dients)%20!)

²³ <https://www.cairn.info/revue-economique-2015-3-page-601.html>

²⁴ http://archives.strategie.gouv.fr/cas/system/files/fiscalite_comportementale_survey-pyc-final.pdf

compenser l'effet négatif sur le PIB associé à baisse de consommation des produits ultra-transformés. Par ailleurs, moins de consommation de produits ultra-transformés réduirait les maladies associées à la consommation de ces produits²⁵. Cette proposition peut donc potentiellement avoir un impact positif sur les dépenses publiques provoqué par une potentielle une réduction de la prise en charge des soins associés au traitement des maladies provoquées par la consommation de ces produits.

Par conséquent, nous pouvons conclure sur **un effet positif de cette proposition sur les finances publiques.**

L'effet de cette proposition sur le PIB dépend de l'élasticité-prix de la consommation de ces produits : l'impact sur le PIB pourrait être positif (élasticité prix faible) ou considéré comme nul (élasticité-prix forte, transfert de consommation vers des produits plus sains).

III. Se déplacer

1. Sortir de l'usage de la voiture en solo

PROPOSITION SD-A1.1 : Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévue par la récente loi d'orientation des mobilités

- **Effet négatif sur les dépenses publiques : +0,13**
- **Effet négatif sur le PIB : -0,09%**

Mesure proposée

Généraliser et améliorer le forfait mobilité durable.

Concrètement, la CCC propose:

- aussi vite que possible, de prendre les décrets d'application nécessaires pour rendre effective cette prime (notamment pour les agents publics : depuis la session 5 de la Convention citoyenne, le Conseil de défense écologique a permis d'avancer sur ce sujet) ;
- de généraliser la prime de mobilité durable à toutes les entreprises de plus de 11 salariés (seuil CSE), permettant le recours au covoiturage et aux mobilités douces ;
- d'augmenter cette prime à 500€ par an (contre 400€ aujourd'hui), avec possibilité de l'étendre (jusqu'à 1 800€) dans des conditions particulières (zone rurale, précarité) ;
- d'assurer une application équivalente pour les salariés du secteur public (engagement de l'État sur une prime à 200€ à ce jour).

La CCC a préparé une transcription juridique pour deux propositions :

- rendre obligatoire la prise en charge par l'employeur des frais de déplacement, hors abonnement (déjà obligatoire) ;
- augmenter le montant et le champ d'application de l'exonération fiscale liée à la prise en charge des frais de déplacement : modification de l'alinéa 19ter-b de l'article 81 du code général des impôts.

²⁵ <https://www.futura-sciences.com/sante/actualites/nutrition-aliments-ultra-transformes-augmentent-risque-mortalite-maladies-cardiovasculaires-70202/>

Impact

Une augmentation du forfait de 100 euros par an par salarié dans le secteur privé et 300 euros (à confirmer) par salarié dans le secteur public est prévu.

Ce coût supplémentaire pour les entreprises se traduit par un impact négatif sur la valeur ajoutée. La France compte, au premier trimestre 2020, 19,3 millions de salariés dans le secteur privé²⁶. Si la totalité des salariés du privé devaient bénéficier de 100€ par an de plus en forfait mobilité durable, cela coûterait 1,93 milliards d'euros aux entreprises du secteur privé.

La valeur ajoutée totale s'élevait à 2 157,1 milliards d'euros en 2019. Le coût de cette proposition pour les entreprises représente donc **0,09% de la valeur ajoutée totale en 2019**. La France compte, 5,8 millions de salariés dans la fonction publique au premier trimestre 2020. Si la totalité des salariés du secteur public devaient bénéficier de 300€ par an de plus en forfait mobilité durable, cela coûterait 1,74 milliards d'euros à l'Etat.

La dépense publique totale s'élevait à 1 306,8 milliards d'euros en 2019. Le coût de cette proposition représente donc **0,13% de la dépense publique totale en 2019**.

Si nous ne considérons que le coût de la proposition, nous pouvons présumer un impact négatif sur le PIB et les dépenses publiques.

PROPOSITION SD-A1.2 : Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu

- **Effet positif sur les recettes fiscales**
- **Effet positif sur les dépenses publiques**
- **Effet sur le PIB présumé nul à court-terme et négatif à long terme**

Mesure proposée

« Aujourd'hui, les personnes utilisant une voiture privée pour se rendre sur leur lieu de travail bénéficient d'une indemnité kilométrique. Cet avantage fiscal (qui permet de déduire de l'impôt sur le revenu, ses frais de carburant dédiés aux déplacements professionnels) représente un montant significatif (environ 2 milliards d'euros) et encourage l'utilisation de la voiture.

Actuellement, cette indemnité kilométrique dépend de deux facteurs : la distance parcourue et la puissance du moteur du véhicule. Plus une voiture est puissante, plus l'indemnité est importante. Autrement dit : le barème actuel des indemnités kilométriques fournit une aide plus importante aux véhicules puissants, et donc plus émetteurs. Cette disposition est donc en contradiction avec les objectifs environnementaux. Elle constitue en outre un enjeu important pour les finances publiques puisque les frais kilométriques représentent une dépense de plus de 1 milliard d'euros chaque année dans le budget de l'État.

L'objectif de cette proposition est d'uniformiser le barème, afin qu'il ne soit plus indexé sur la puissance du véhicule pour mettre les véhicules peu puissants (et donc moins polluants) sur un pied d'égalité avec les véhicules polluants. La CCC propose donc d'indexer l'indemnité kilométrique sur les émissions de CO₂ de la voiture. Plus la voiture émet, moins l'indemnité sera haute. »

²⁶ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2496914#tableau-figure1>

Le groupe de travail « se déplacer » n'a pas tranché entre deux options :

- un seul barème unique harmonisé (proposé ci-dessous permettant de ne plus favoriser les grosses cylindrées mais uniquement la distance) ;
- une taxation sur les émissions de CO₂ (également proposée par le groupe d'appui).

Impact

Moins d'avantages fiscaux implique un effet positif sur les recettes fiscales. Les frais kilométriques représentent une dépense de plus de 1 milliard d'euros chaque année dans le budget de l'État, soit 0,24% des recettes fiscales brutes²⁷ de 2019 (0,35% des recettes fiscales nettes de 2019) et **0,07% des dépenses publiques totales de 2019**.

L'impact de cette proposition est en réalité moindre car les membres de la CCC ne proposent pas de supprimer l'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu mais seulement de revoir le système.

Par conséquent l'impact de cette mesure sur les recettes fiscales brutes est positif (<0,24%) toutefois, cette proposition a pour objectif de réduire l'utilisation de la voiture et la consommation de véhicules considérés comme polluants. Nous pouvons donc anticiper un effet négatif sur la consommation de véhicules et de produits liés à l'usage de véhicules en général, ce qui se traduirait par un effet négatif sur le PIB.

Néanmoins, l'impact sur le PIB dépend du comportement des consommateurs. Selon l'Insee²⁸, la consommation de carburant diminue avec la hausse des prix du carburant. Toutefois, l'élasticité prix est plus forte à long-terme : les ménages ne peuvent pas tous ajuster significativement leur consommation au gré des évolutions des prix à court-terme. En revanche, à long-terme et sous réserve que les évolutions de consommation consécutives aux évolutions de prix observées sur le passé soient reproductibles, les capacités d'adaptation sont fortes et ceci pour toutes les sous-populations considérées.

Nous pouvons donc anticiper **un effet positif sur les finances publiques et un effet sur le PIB nul à court-terme et négatif sur le long-terme**.

2. Aménagements de la voie publique

PROPOSITION SD-A2.1 : Créer des parkings relais

- **Effet positif sur le PIB**
- **Effet négatif sur les dépenses publiques**

Mesure proposée

« Cette proposition vise à créer des parkings relais pour permettre aux personnes de déposer leur véhicule à la lisière du centre-ville :

- pour chaque zone limitée ou interdite, en fonction de la taille de la ville, 1 à 4 (chiffre indicatif) parkings relais minimum devront être prévus et financés, avec une connexion au réseau de transport public. Ces infrastructures doivent être anticipées et financées sans attendre afin d'offrir de réelles alternatives aux citoyens ;

²⁷<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381416#tableau-figure1>

²⁸<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1377454?sommaire=1377458>

- ces parkings relais devront être installés près des transports en commun pour en faire des points multimodaux. Pour éviter l'artificialisation des sols, les parkings à étages végétalisés seront privilégiés chaque fois que possible ;
- ces parkings relais donnent droit pour les utilisateurs à un ticket utilisable dans les transports publics en centre-ville. Un appui de l'État pour financer ces infrastructures, en complément des collectivités, est préconisé par le groupe ;
- ces parkings relais existent déjà dans certaines villes : à Strasbourg, 10 parkings permettent de stationner son véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tramway ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble) avec un tarif à la journée autour de 4 euros ; à Aix-en-Provence, ces parkings relais ont également été aménagés et donnent accès aux bus de la ville ; à Dublin, 7 parkings relais proposent au total 2 200 places de stationnement et un système innovant de paiement : « pay by text, by phone or online » ayant pour objectif d'augmenter la fréquentation. »

Impact

L'impact positif secteur sur le secteur de la construction lié à des chantiers nouveaux est difficile à quantifier car nous ne disposons pas de la surface supplémentaire à construire. L'impact négatif sur dépenses publiques en cas de participation de l'Etat est également difficile à quantifier car nous n'avons aucune indication sur le nombre de parkings ou la surface à construire. Toutefois, il convient de considérer que cet impact négatif serait potentiellement compensé par un effet positif sur les finances publiques lié à l'exploitation de ces parkings.

PROPOSITION SD-A2.3 : Augmenter le montant du fonds vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables

- **Effet négatif sur les dépenses publiques : +0,01%**
- **Effet positif sur le PIB**

Mesure proposée

« L'objectif est de donner l'habitude du vélo pour encourager cette mobilité douce, en augmentant les dotations de l'État pour les infrastructures de vélo de 50 à 200 millions d'euros par an (montant demandé par la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette).

Cette aide devrait également être utilisée pour développer des pistes cyclables en zone rurale. Une possibilité serait de réserver un montant de l'enveloppe aux zones rurales (entre 25 % et 33 % sur des parcours sur lesquels un flux quotidien à vélo pourrait être possible).

Au-delà des infrastructures, qui sont le cœur de son objectif, ce fonds pourrait également soutenir les dispositifs d'aide à l'achat de vélo électrique. »

Impact

La mesure implique une augmentation des dépenses publiques de 150 millions d'euros, soit une augmentation de 0,01% des dépenses publiques en 2019.

Cette mesure vise à encourager la construction d'infrastructures cyclables qui générerait un effet positif sur le PIB. Par ailleurs, la construction d'infrastructures cyclables peut entraîner une hausse de la consommation de vélos. Cet effet positif est difficile à quantifier sans plus de données.

Nous pouvons donc conclure sur **un effet positif sur le PIB et un effet négatif sur les dépenses publiques.**

PROPOSITION SD-A2.4 : Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides

➤ Effet négatif sur le PIB

Mesure proposée

« Cette proposition vient encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés (à partir de 2 ou 3 voyageurs par véhicule) et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres, pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

Les voies dédiées aux véhicules à occupation multiple ont été expérimentées dans plusieurs pays et, en France, dans plusieurs villes comme Grenoble. En Ile-de-France, la proposition d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence pour le co-voiturage a été formulée par l'exécutif régional mais se heurte notamment à des difficultés de mise en place de la vidéoverbalisation sur cette voie.

Ces dispositifs pourraient faire l'objet d'une expérimentation plus large avec le soutien de l'État sur les 10 plus grandes aires urbaines de France, avec une évaluation des impacts.

Globalement, il conviendrait d'augmenter les dotations de l'État envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun.

NB : il ne s'agit pas de financer de nouvelles infrastructures mais de les utiliser autrement (à tout moment ou sur des horaires particuliers, et sur des itinéraires identifiés). »

Impact

Cet aménagement n'est pas très coûteux car les voies existent déjà, c'est leur utilisation pour les véhicules partagés et transports collectifs qui est proposée. Toutefois cette mesure peut entraîner une baisse de la consommation de véhicules, carburant et plus généralement de toute consommation relative à l'usage individuel d'un véhicule²⁹. Par conséquent, **cette proposition a potentiellement un impact négatif sur le PIB**. Le covoiturage dégageant moins de valeur ajoutée que les transports publics et le transport ferroviaire³⁰, principale alternative au covoiturage pour les longs trajets, le PIB sera également négativement impacté par cette mesure. Toutefois, cet impact est difficile à quantifier car on ne dispose pas de données relatives à la baisse de consommation associée au passage du transport individuel aux transports collectifs.

Par ailleurs, l'effet de cette proposition sur le nombre de covoiturations effectués par an reste à démontrer, notamment pour les courtes distances (domicile-travail).

²⁹ <https://www.keplervo.com/fr/blog/covoiturage-avantages-inconvenients#:~:text=G%C3%A9n%C3%A9ralement%20plus%20%C3%A9conomique%2C%20le%20covoiturage,bouillon%20et%20moins%20de%20pollution.>

³⁰ <https://www.leparisien.fr/environnement/transport-le-covoiturage-economique-sympathique-et-plus-ecologique-11-05-2015-4762779.php>

3. Retour fort à l'usage du train et soutien à la voiture propre

PROPOSITION SD-A4.1 : Réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %

- **Effet négatif sur le PIB : -0,01%**

Mesure proposée

La CCC propose de réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %, ce qui constituerait un manque à gagner important pour l'État, mais n'apparaît pas impossible. En outre, cette proposition s'inscrirait en ligne avec la récente décision allemande d'abaisser la TVA dans le cadre de son plan climat.

Impact

En 2019, Voyages SNCF a généré un chiffre d'affaire de 8 milliards d'euros³¹. La TVA associée s'élève donc à 800 millions d'euros, soit 0,42% de la TVA en 2019³².

Une baisse de la TVA devrait se traduire par une augmentation de la consommation provoquée par une baisse des prix. En faisant l'hypothèse que SNCF voyages atteigne un chiffre d'affaires de 9 milliards d'euros du fait la baisse des prix, une TVA à 5,5 rapporterait 495 millions d'euros, soit 0,26% de la TVA totale de 2019. Cette mesure se traduirait donc par une baisse de 38% de la TVA associée au chiffre d'affaire de voyages SCNF par rapport à 2019. Une perte de 305 millions d'euros de TVA représente une baisse de 0,16% de la TVA par rapport à 2019. La TVA représente environ 7% du PIB³³, par conséquent cette proposition peut entraîner **une baisse du PIB de l'ordre de 0,01%**.

PROPOSITION SD-A4.3 : Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...)

- **Effet négatif sur les dépenses publiques ≈ +0,08%**

Mesure proposée

La CCC propose de « développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...) ».

Il s'agit de ne plus limiter les investissements aux grandes lignes, mais d'accroître l'effort sur les infrastructures des lignes régionales : une augmentation de 50% des investissements, soit de 450 millions d'euros par an à 600 millions d'euros à partir de 2021-2022 puis à 750 millions d'euros au-delà de 2025, et un investissement annuel renforcé en matière de signalisation (ERTMS) et surtout pour les infrastructures en gare (passage de 70 à 100 millions d'euros par an) apparaissent comme un effort intéressant.

³¹ https://medias.sncf.com/sncfcom/finances/Publications_Groupe/Rapport_financier_annuel_2019_du_groupe_SNCF_28.02.2020.pdf

³² <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381416#tableau-figure1>

³³ [https://fipeco.fr/fiche/La-taxe-sur-la-valeur-ajout%C3%A9e#:~:text=Le%20produit%20de%20la%20TVA,7%2C0%20%25\)%20en%202019.](https://fipeco.fr/fiche/La-taxe-sur-la-valeur-ajout%C3%A9e#:~:text=Le%20produit%20de%20la%20TVA,7%2C0%20%25)%20en%202019.)

Ces investissements sont à coordonner et à mutualiser avec ceux nécessaires au transport de marchandises (présentés plus bas) et représentant un investissement minimal de 400 millions d'euros par an pendant 10 ans.

NB : le chiffrage et le cadre réglementaire de programmation des investissements sont à préciser, le rapport Philizot de février 2020 sur l'avenir des petites lignes constituant une base de travail très récente sur le sujet.

À plus long-terme, nous recommandons de développer les trains à hydrogène comme alternative aux trains utilisant des énergies fossiles, pour réduire les gaz à effet de serre sur les parties du réseau qui ne sont pas électrifiées. »

Impact

Dans la transcription législative, la CCC propose d'ajouter 1,1 milliards d'euros par an à la trajectoire des dépenses de l'AFITF (600 millions d'euros par an + 100 millions d'euros pour signalisation par an + 400 millions d'euros par an pour le fret) et d'affecter ces volumes additionnels aux investissements ferroviaires. Au-delà de 2023, il est proposé d'ajouter ce même montant d'investissement sur les 5 années suivantes dans l'enveloppe prévue.

Avec une dépense publique s'élevant à 1 306,8 milliards d'euros en 2019, 1,1 milliard d'euros représente **0,08% de la dépense publique** de 2019.

PROPOSITION SD-C1.6 : Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur (léger et pas trop cher)

➤ **Effet positif sur le PIB**

Mesure proposée

La CCC souhaite proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État pour l'achat d'un véhicule propre. Ces prêts pourront être limités à des gammes de véhicules légers et pas trop chers.

« Dans cette proposition, les prêts à taux zéro pourraient être élargis au changement de moteur d'un véhicule ancien :

- cette évolution (par exemple, installer un moteur éthanol ou électrique dans une voiture dont le moteur était thermique à l'origine), appelée retrofit est permise par les textes ;
- nous souhaitons que les aides prévues pour l'achat d'un véhicule neuf soient élargies au changement de moteur d'une voiture existante ;
- pour les personnes à faible et très faible revenu, nous souhaitons la prise en charge totale du coût du changement de moteur quand elles souhaiteront passer d'un moteur thermique vers un moteur fonctionnant à l'éthanol. »

Les membres n'ont ni précisé les conditions d'octroi du PTZ (prêt à taux zéro), ni la durée, le plafond ou la possibilité de cumul avec d'autres aides. Une convention doit être établie entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'Etat pour sa mise en œuvre, et notamment prévoir la prise en charge par l'Etat du surcoût financier.

Impact

Théoriquement le prêt à taux zéro n'a aucun impact. L'effet de cette proposition sur les finances publiques peut être présumé nul car l'Etat, garant du prêt, pourra probablement se retourner contre l'emprunteur défaillant.

Nous pouvons anticiper un potentiel impact positif sur le PIB lié à l'augmentation des achats de véhicules propres avec un effet d'entraînement sur toute la chaîne de valeur des batteries électriques³⁴ en France et en Europe. Toutefois cet effet serait en partie compensé par un effet négatif sur les ventes de véhicules plus polluants : un véhicule thermique étant moins chers qu'un véhicule électrique équivalant par exemple.

Par conséquent nous pouvons présumer **un impact positif sur le PIB** expliqué par la hausse de la consommation de véhicules propres.

4. Limiter les effets néfastes du transport aérien

PROPOSITION SD-E1 : Adopter une écocontribution kilométrique renforcée

- **Effet positif sur les dépenses publiques**
- **Effet négatif sur le PIB**

Mesure proposée

« Cette proposition vise à adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'image du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM, et à la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles.

Le secteur aérien est en pleine expansion et reste un moyen de transport fortement carboné. Il existe cependant aujourd'hui de nombreuses exonérations, sur les taxes sur les carburants et la TVA, qui encouragent ce mode de transport. Une écocontribution a été créée en 2019, mais son montant est bien trop faible pour avoir un effet dissuasif. L'objectif de cette proposition est d'augmenter l'écocontribution afin de mieux refléter les dommages environnementaux générés par l'aviation.

L'écocontribution prévue dans le projet de Loi de Finance 2020 se situe entre 1,50 € par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique et 18 € pour un vol hors UE en classe affaire.

Elle devrait représenter 180 millions d'euros de recettes fiscales alors que l'exonération fiscale sur le kérozène représente 7,2 milliards d'euros par an.

Cette écocontribution pourrait utilement être augmentée très sensiblement et calculée en fonction de la distance. »

Impact

L'impact de cette mesure est difficile à quantifier car on ne dispose pas des données sur la répartition des ventes par classe.

En faisant l'hypothèse d'une recette fiscale de l'ordre d'un milliard d'euros (5 fois le montant actuel), cela représenterait 0,24% des recettes fiscales brutes et 0,35% des recettes fiscales nettes de 2019³⁵.

³⁴ https://www.challenges.fr/industrie/la-verite-sur-le-projet-d-airbus-des-batteries_698982

³⁵ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381416#tableau-figure1>

Par ailleurs, nous pouvons nous attendre à un potentiel **effet négatif sur le PIB** expliqué par la baisse de la consommation de billets d'avions en raison de la hausse des prix associées à la hausse de l'éco-contribution kilométrique.

Cette potentielle baisse du PIB serait probablement compensée par une hausse de la consommation de moyens de transports alternatifs (trains pour les trajets courts par exemple).

PROPOSITION SD-E4 : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

- **Effet positif sur les dépenses publiques**
- **Effet positif sur le PIB**

Mesure proposée

« Nous souhaitons que les carburants, fortement émetteurs de CO₂, soient davantage taxés pour des activités qui n'ont pas d'utilité directe pour la société. Ainsi nous proposons d'augmenter la taxation des carburants utilisés pour l'aviation de loisir (AVGAS) au même taux que l'essence pour les voitures particulières (soit 68 € / hL, au lieu de 45€ / hL). »

Impact

Cette mesure aura un impact positif sur les recettes fiscales expliqué par la hausse de 23€ / hL, soit seulement 0,23€ / L de la taxation des carburants utilisés pour l'aviation de loisir. L'impact sur le PIB reste difficile à quantifier car l'aviation de loisir est une activité pratiquée par les catégories sociales les plus aisées, pour lesquelles une hausse de 50% du prix du carburant n'a probablement pas d'effet significatif sur leur consommation.

Dans l'hypothèse où l'élasticité-prix du carburant pour l'aviation de loisir soit faible, une hausse du prix du carburant aura peu d'effet sur la consommation. Par conséquent, cette proposition aurait **un effet positif sur le PIB**.

IV. Produire et travailler

1. Soutenir l'innovation

PROPOSITION PT2.1 : D'ici 2025 tout soutien à l'innovation doit s'inscrire dans une logique de sortie d'un modèle basé sur le carbone

- **Effet positif sur les dépenses publiques**
- **Effet négatif sur le PIB : entre -1,05% et -2,07%**

Mesure proposée

« La proposition comporte différentes orientations, qui pour certaines ne précisent pas les modalités de mise en œuvre, notamment sur la réorientation des financements actuels de l'innovation vers les technologies décarbonées. Ces décisions sont d'ordre budgétaire en affectant des crédits à différentes priorités par le biais de différents mécanismes, dont le crédit d'impôt recherche pour la recherche privée, les investissements d'avenir, les

dotations des établissements d'enseignement supérieur, le financement du CNRS, le financement de l'Agence Nationale de Recherche...

Afin de répondre à l'intention des membres de la Convention, il peut être néanmoins proposé d'introduire des éléments dans la stratégie nationale de recherche prévue au code de la recherche et qui permet d'orienter la programmation des moyens budgétaires de l'Etat et de participer à l'orientation de la recherche réalisée par le secteur privé. Cet élément est néanmoins d'ordre programmatique et devra ensuite être suivi d'une mise en œuvre concrète.

Sur des propositions précises relative aux financements, il est proposé une transcription limitée à certains dispositifs les plus proches de l'activité des entreprises qui ont un rôle de mise en œuvre de l'innovation, notamment le crédit d'impôt recherche et les dépenses prévues par le programme « investissement d'avenir ». A noter que le crédit d'impôt recherche a été réformé récemment avec un plafond de dépenses éligibles de 100 millions d'euros par entreprise, limitant l'effet de réorientation des dépenses privées de recherche. »

Impact

Le crédit d'impôt-recherche représente 6 milliards d'euros par an³⁶ composé d'exonération de charges sur les salaires des chercheurs et des développeurs en entreprise. Il s'agit d'un élément essentiel de la compétitivité française en matière d'innovation.

Selon une étude publiée en 2015 dans la revue de l'IRES³⁷, les entreprises n'affectent pas l'intégralité de la réduction du coût du travail permis par l'allègement des cotisations sociales patronales à la réduction de leurs prix de vente, mais en captent une partie pour restaurer ou augmenter leurs marges. Par conséquent, les exonérations sociales seraient utilisées par les entreprises en partie pour gagner en compétitivité et le reste servant à augmenter la valeur ajoutée de leur production. Une diminution des exonérations de charges entraînerait ainsi une diminution de la valeur ajoutée et donc une diminution du PIB.

Si on retient qu'un point de PIB de charges sociales en moins aboutit à 1,5% de PIB en plus et 1% de chômage en moins (hypothèse de l'article d'Hervé Le Bihan³⁸), nous pouvons donner une estimation de l'impact de la baisse du CIR :

- si le CIR baisse de 20%, soit 1 Md, soit 0,04% de PIB, l'impact sur le PIB sera de -0,06% ;
- s'il baisse de 40%, soit 2 Mds, -0,12% de PIB.

Nous retenons une fourchette d'impact négatif sur le PIB de 0,06 à 0,18%. Avec un impact négatif sur le chômage de 0,04% à 0,12%, ce qui annulerait ou quasiment l'effet bénéfique sur les finances publiques.

S'ajoute cependant à cet aspect, l'impact de la baisse du CIR sur les dépenses d'investissement au global, qui ne concernent pas les salaires. On considère en effet que les dépenses d'investissement en R&D ont représenté près de 11% de la valeur ajoutée ces dernières années³⁹, soit 237,3 milliards d'euros en 2019.

³⁶ https://www.bred.fr/credit-impot-recherche-credit-impot-innovation?gclid=Cj0KCQjwupD4BRD4ARIsABJMmZ_iU7W-Ud3wkm5X8ncQkMoFVBol7CHE8cbPAb1Apaev4EzSfAvjpm0aAIZEEALw_wcB

³⁷ <http://www.ires.fr/publications-de-l-ires/item/4322-les-exonerations-de-cotisations-sociales-patronales-une-evaluation-a-partir-d-un-modele-de-croissance-et-de-rentabilite-de-la-firme>

³⁸ <https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/revue/6-66.pdf>

³⁹ <https://www.capital.fr/economie-politique/linvestissement-porte-la-croissance-de-la-france-1360390>

L'impact d'une baisse du CIR pourrait donc être beaucoup plus important. Si ne serait-ce que 50% des dépenses de R&D sont provoquées/rendues possibles par le CIR, on aboutit à des chiffres beaucoup plus élevés :

- si les dépenses d'investissement en R&D passent de 11% à 10% de la valeur ajoutée, cela représenterait 21,6 milliards d'euros d'investissements R&D en moins.
- si les dépenses d'investissement en R&D passent de 11% à 9% de la valeur ajoutée, cela représenterait 43 milliards d'euros d'investissements R&D en moins.

Si l'on considère, à des fins de quantification, qu'1 euro investi en R&D génère 1 euro de PIB, alors :

- une perte 21,5 milliards d'euros d'investissements R&D correspond à -0,9% de PIB.
- une perte 43 milliards d'euros d'investissements R&D correspond à -1,8% de PIB.

S'ajoute enfin l'impact de l'injection de Cash de Bpifrance⁴⁰, qui risque d'être divisé au moins par 4, pour passer de 1,5 Md à 325 M€, pour être schématique (compte tenu de la part des écotecnologies dans les financements de Bpifrance à date, c'est encore très optimiste puisque la réalité est plutôt de 10%).

En prenant un effet de levier de 2, très conservateur⁴¹, l'impact est de 2,25 Mds qui ne seront pas investis ou qui ne financeront pas l'innovation. Si l'on considère, à des fins de quantification, qu'un euro investi par Bpifrance génère 1 euro de PIB, alors une perte 2,25 milliards d'euros d'investissements correspond à -0,09% de PIB.

L'impact potentiel de cette proposition sur le PIB est donc :

- entre -0,06% et -0,18% associés aux potentielles baisses du CIR ;
- entre -0,9% et -1,8% associés à la baisse d'investissement en R&D ;
- -0,09% associé à la perte de 2,25 milliards d'euros d'investissements BPI France.

Soit un impact total négatif sur le PIB compris entre -1,05% et -2,07%.

2. Soutenir le financement de la transformation de l'outil de production

PROPOSITION PT3.2 : Les entreprises qui distribuent plus de 10 millions d'euros de dividendes annuels, participeront, chaque année, à l'effort de financement à la hauteur de 4% et celles dont les dividendes sont inférieurs ou égaux à 10 millions d'euros participeront à hauteur de 2 %

- **Effet nul sur les dépenses publiques**
- **Effet présumé négatif sur le PIB**

Mesure proposée

Ces sommes perçues seront intégrées au budget de la transition dès 2021. La création d'impôts ou taxes est fortement encadrée. Les membres de la CCC reconnaissent la difficulté de mise en œuvre de cette proposition.

Selon la CCC, une disposition législative qui ressemblait beaucoup à la proposition du groupe de travail a été censurée en raison de l'encadrement de la création d'impôts ou de taxes (voir transcription législative).

⁴⁰ <https://fr.countryeconomy.com/gouvernement/pib/france>

⁴¹ <https://bpifrance.fr/content/download/77166/834251/file/Impact%20de%20Bpifrance%20-%20Indicateurs%202018.pdf>

« Elle avait été créée par la loi de finances rectificative pour 2015 et consistait en une contribution additionnelle de 3 % à l'impôt sur les sociétés, taxant les dividendes distribués par les entreprises (à l'exclusion des PME).

Elle a été déclarée inconstitutionnelle par le Conseil constitutionnel (décision QPC 2017-660) parce que, du fait des règles de l'Union européenne précédemment rappelées par des décisions de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) et du Conseil d'Etat sur cette même taxe, elle traitait différemment les sociétés mères qui redistribuent des dividendes provenant d'une filiale établie dans un État membre de l'Union et celles qui redistribuent

des dividendes provenant d'une filiale établie en France ou dans un État tiers à l'Union européenne. Il en résultait une méconnaissance des principes constitutionnels d'égalité devant la loi et devant les charges publiques.

Les mêmes difficultés de respecter le principe d'égalité devant l'impôt, quelle que soit la structure et la nationalité des sociétés mères et filiales, se poseraient avec la proposition du GT. Le comité légistique imagine deux alternatives possibles pour parvenir à l'objectif poursuivi :

- proposer une surtaxe à l'impôt sur les sociétés ;
- taxer les produits financiers chez les contribuables qui en perçoivent plus d'un certain montant. »

Impact

L'effet principal de cette proposition est d'augmenter les dépenses des entreprises en les obligeant à consacrer une partie de leurs dividendes au financement de la transformation de l'outil de production.

Cette proposition n'a pas d'effet direct sur la valeur ajoutée car on ne touche pas aux coûts de production. Par conséquent, cette proposition ne semble pas avoir un effet direct sur le PIB. Elle a toutefois un potentiel effet indirect négatif sur le PIB expliqué par son caractère contraignant qui pourrait pousser les entreprises actuellement établies en France à trouver un moyen de contourner cette contrainte. Par ailleurs cette proposition aura potentiellement un effet dissuasif sur les investisseurs étrangers et entreprises étrangères souhaitant s'installer en France.

3. Renforcer les obligations relatives à la préservation de l'environnement

PROPOSITION PT6.1 : Annualiser le reporting et l'étendre à toutes les organisations - champ d'émissions au scope 3 - sanction pour non-réalisation en % du chiffre d'affaire

- **Effet positif sur les finances publiques**
- **Effet négatif sur le PIB**

Mesure proposée

Les membres de la CCC veulent que les entreprises et les administrations se saisissent de l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre en produisant un bilan carbone régulièrement et en enrichissant les informations qu'elles doivent transmettre à leurs investisseurs. Ils souhaitent que chacun puisse juger immédiatement la situation de la structure ou de l'entité concernée vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre et de l'impact de leurs évolutions.

« Le dispositif de bilan des gaz à effet de serre des entreprises et collectivités, existe déjà et a été modifié récemment par la loi énergie climat 2019.

Ce dispositif prévoit une obligation de réaliser un bilan de gaz à effet de serre tous les 4 ans pour les entreprises de plus de 500 salariés.

Pour prendre en compte les orientations données par les membres, des évolutions de ce dispositif peuvent être proposées, notamment par la modification de l'article L 229-5 du code de l'environnement.

La transcription juridique proposée inclut l'annualisation du bilan, la suppression du seuil de 500 salariés pour l'obligation de réaliser un bilan des émissions directes, l'extension du bilan aux émissions indirectes pour les entreprises de plus de 500 salariées.

Concernant le renforcement de la sanction, en l'absence d'orientation donnée par les membres, le comité légistique propose une sanction à hauteur de 2 % du chiffre d'affaire, à l'image de la sanction prévue pour non-respect des obligations d'audit énergétiques pour les entreprises.

Il est proposé de renvoyer à des mesures réglementaires pour définir le champ d'application en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de méthodologie pour déterminer le niveau d'ambition des plans de transition (objectifs de réduction des émissions de GES des entreprises). La transcription juridique proposée inclut également une obligation d'affichage du bilan GES dans les lieux accueillant le public, afin de répondre à la proposition C1.2 du groupe "Consommer".

Le comité légistique attire l'attention sur le fait qu'imposer pour toutes les entreprises, quelle que soit leur taille et leur impact sur l'environnement, la réalisation d'un bilan annuel représentera une contrainte lourde. Un accompagnement de ces entreprises pourrait être mis en œuvre mais ne relève pas d'une mesure législative ou réglementaire. »

Impact

Le mécanisme de sanction engendre plus de recettes fiscales, mais cet effet est difficile à quantifier sans plus d'informations.

Par ailleurs, les entreprises devront investir pour réduire leurs émissions de GES et éviter la sanction. Nous pouvons anticiper un potentiel effet négatif sur la valeur ajoutée expliqué par la hausse des coûts de production. Par conséquent, cette proposition peut résulter sur **un effet positif sur les finances publiques et un effet négatif sur le PIB.**

Conclusion

300.000 à 460.000 emplois détruits en trois ans, -1,1 à -2,7% de croissance : l'impact économique à court-terme des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat doit être présenté publiquement

Si elles devaient être appliquées, et en tenant compte des hypothèses de travail de la présente étude, ces mesures auraient donc un impact certain sur l'économie française comme sur les dépenses publiques du pays.

Les mesures sur le logement présentent un impact notable, notamment via le renchérissement du coût de l'énergie destiné à les financer, dans un premier temps. Les mesures sur l'alimentation et l'agriculture engendreront une diminution de la valeur ajoutée produite par le secteur agroalimentaire et une augmentation des dépenses publiques.

L'impact des mesures sur les transports étant fortement dépendante de l'élasticité de la demande et, *de facto*, de la mutation des habitudes de consommation des français, il sera probablement négatif bien que difficilement quantifiable.

Enfin, l'effet des mesures sur la production est sans appel : le verdissement et exclusif des politiques publiques de soutien à l'innovation aura des conséquences très dommageables sur la recherche et le développement et, surtout, sur la production de valeur ajoutée qui en découle.

Reste encore à évaluer si ces mesures permettront bel et bien de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France de 40% d'ici 2020. La question mérite d'autant plus d'être posée que, pendant ce temps-là, nos compétiteurs ne s'engageront probablement pas dans une démarche aussi drastique ; Le risque est grand que l'effet du "climatoradicalisme" dans un seul pays soit nul, au niveau global, sur l'environnement et n'ait d'autre impact que la paupérisation de la France.

D'une part, l'impact direct en termes d'emplois détruits pourraient s'élever à 70.000 : 90.000 destructions brutes, partiellement compensées par 19.000 créations liées aux nouveaux types d'activité, notamment la rénovation énergétique.

D'autre part, les besoins de financement associés – via leur un impact sur les finances publiques d'une part, le coût de l'énergie d'autre part – cumulés aux effets restrictifs de réglementations plus contraignantes ou d'interdiction de certaines activités d'autre part, auraient un effet négatif sur la croissance de l'ordre de -1,1 à -2,7% (voir le tableau détaillé à la fin du présent document). En particulier, l'impact de l'abandon de toute politique de soutien aux innovations non liées à la transition écologique aurait un effet très important, principalement via la réduction importante du CIR.

Cela signifie concrètement, vu le niveau de croissance de notre PIB sur longue période, que la France ferait le choix, au mieux, d'une longue période de stagnation, au pire d'une décroissance sur plusieurs années.

Nous n'avons d'autre choix, dans le cadre méthodologique actuel, que d'appliquer la loi d'Okun pour évaluer l'impact de cette décroissance sur l'emploi. Avec -1,1% de PIB sur trois ans, ce qui reviendrait à subir une croissance nulle sur la période, ce sont 300.000 chômeurs supplémentaires, compte tenu de l'évolution de la démographie.

Avec -2,7% de croissance, soit une récession de -1,6% par an sur trois ans, ce sont 390.000 chômeurs de plus qui s'ajouteraient aux 70.000 chômeurs supplémentaires (en tout) créés par les mesures sectorielles.

Dans le pire des scénarios, ce seraient donc près de 500.000 chômeurs en plus que créeraient l'application de ces mesures sans compensation ou accompagnement.

On peut évidemment penser qu'à long-terme, l'émergence de nouveaux secteurs productifs (voiture verte), ou l'impact de la rénovation thermique et d'une moindre consommation énergétique dégageront de nouvelles marges de manœuvre, voire de nouveaux gisements de croissance. On peut même aller à affirmer que si la France trouve les voies pour inventer une nouvelle forme de croissance plus verte, elle pourra marquer des points dans la compétition mondiale.

Nous ne manquons pas d'atouts pour ce faire : nos entreprises dans le secteur de l'environnement sont des champions mondiaux. C'est le cas aussi dans le domaine du bâtiment, et donc du bâtiment basse consommation. Dans la construction automobile, nous sommes certainement en retard sur nos compétiteurs asiatiques mais rien n'est perdu dans l'aéronautique, il n'y a aucune raison pour que le premier "avion vert" ne soit pas en partie français car européen. L'Europe, justement, offre certainement une perspective prometteuse, au moins dans le domaine des batteries, mais aussi, plus largement, avec les projets en matière d'environnement annoncés par la nouvelle Commission.

Bref, rien n'est perdu. Mais mettre en œuvre les propositions de la convention de manière brutale, sans avoir pris en compte la totalité des aspects et des conséquences aurait sans aucun doute un effet économique immédiat dévastateur qui, in fine, pourrait nuire davantage à la cause écologique qu'elle ne la servirait.

Tableau récapitulatif des effets macroéconomiques des propositions de la convention citoyenne pour le climat

Mesures	Impact sur le PIB		Impact sur les dépenses publiques	
	en % du PIB de 2019	en milliards (Mds) d'euros	en % des dépenses de 2019	en milliards (Mds) d'euros
SL.1.4	+0,2% à -0,4%	+4,85 à -9,71 Mds €	+0,33%	4,3 Mds €
SL.3.3	-0,05%	-1,21 Mds €	nc	
SL.3.9	+0,10%	+2,43 Mds €	nc	
SN.1.1.1	nc		+0,38% à +0,50%	+4,97 à +6,53 Mds €
SN.1.1.2	nc		+0,0003%	+0,003 Mds €
SN.2.1.3	-0,10%	-2,43 Mds €	nc	
SN.2.1.4	négatif non quantifiable		nc	
SN.5.2.2	-0,10%	-2,43 Mds €	nc	
SN.6.1.4	nul ou positif non quantifiable		positif non quantifiable	
SD.A1.1	-0,09%	-2,18 Mds €	+0,13%	+1,70 Mds €
SD.A1.2	négatif non quantifiable		positif non quantifiable	
SD.A2.1	positif non quantifiable		négatif non quantifiable	
SD.A2.3	positif non quantifiable		+0,01%	+0,13 Mds €
SD.A2.4	négatif non quantifiable		nc	
SD.A4.1	-0,01%	-0,24 Mds €	nc	
SD.A4.3	nc		+0,08%	+1,05 Mds €
SD.C1.6	positif non quantifiable		nc	
SD.E1	négatif non quantifiable		positif non quantifiable	
SD.E4	positif non quantifiable		positif non quantifiable	
PT2.1	-1,05% à -2,07%	-25,48 à -50,23 Mds €	nc	
PT3.2	négatif non quantifiable		nc	
PT6.1	négatif non quantifiable		positif non quantifiable	
Impact quantifié total minimum	-1,10% à -2,72%	-26,69 à -66 Mds €	+0,93% à +1,05%	+12,14 à +13,71 Mds €

* par rapport au PIB de 2019 qui s'élève à 2 427 milliards d'euros

** par rapport à la dépense publique de 2019 qui s'élève à 1 307 milliards d'euros

L'institut

Fondé en octobre 2020, l'Institut Bien Commun est une association à but non lucratif qui se donne pour mission de participer à l'élaboration de solutions aux grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux contemporains par la production de contributions intellectuelles et scientifiques à même d'instruire le débat public et servir le bien commun.

La diversité de ses membres, leur liberté d'expression et leur indépendance confèrent à l'Institut Bien Commun une position originale dans le champ des idées. Ses travaux, librement choisis et soumis à la rigueur scientifique, ont pour objectif de valoriser les comportements vertueux des entreprises et de la puissance publique pouvant faire de la France une puissance capable de ses ambitions européennes et internationales.

Dans le débat public, les politiques publiques et, à certains égards, les stratégies d'entreprise, ont une compréhension parfois erronée du bien commun et placent les critères moraux et les fins (la raison d'être, la responsabilité d'entreprise, les politiques en faveur de l'environnement, etc.) avant la réalité effective des conditions de la production et de la répartition des richesses. Cette tendance conduit à l'affaiblissement de la France dans le monde, sans pour autant contribuer véritablement à l'atteinte des objectifs moraux pourtant mis en avant. Ce décalage nourrit la défiance des populations vis-à-vis de l'ensemble des institutions, les annonces ou les promesses étant rarement suivies d'effets.

Dans ce contexte, l'Institut Bien Commun entend participer au dépassement des clivages artificiels en créant des passerelles entre acteurs qui ne parviennent plus à dialoguer utilement. Car nous sommes convaincus qu'il y a une place pour une voix originale, sans doute pas totalement unique mais distincte en tous les cas, qui tente de penser les difficultés et les résoudre par l'analyse du réel et la formulation de propositions concrètes. Ceci sans exclusive ou a priori, notamment politiques : parfois plus de régulation, plus d'Etat, peut être souhaitable et utile. Parfois au contraire donner davantage de marges de manœuvre à la société est indispensable. Parfois, mieux protéger ou promouvoir est la solution. Parfois, exposer davantage au risque est le bon chemin. Dans tous les cas, le bien commun doit être notre boussole.

Il s'agit de la voie la meilleure vers la reconquête de la puissance française, qui se résume trop souvent aujourd'hui à une fonction d'arbitre. Rendre la France capable de ses promesses en Europe et dans le monde, c'est défendre les valeurs qu'elle incarne en faveur du climat et de l'environnement, au profit davantage d'égalité, pour l'aide au développement et pour le respect de la dignité humaine.



BIEN COMMUN
ADVISORY

44 rue de la Bienfaisance 75008 Paris
contact@institutbiencommun.fr