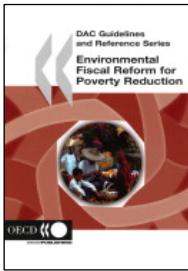


La Réforme fiscale écologique

Formation pratique destinée aux décideurs, cadres de l'administration, consultants et représentants des ONG

MANUEL DE FORMATION À L'USAGE DES PARTICIPANTS



Ce programme de formation est inspiré des Lignes directrices du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE: La Réforme fiscale écologique axée sur la réduction de la pauvreté, Paris 2005.
Téléchargement: <http://www.oecd.org/>

Contact:

GTZ Sector Rioplus - Environmental Policy and Promotion of Strategies for Sustainable Development
Unit 47 Environment and Climate Change
Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH
Dahlmannstrasse 4
53113 Bonn, Allemagne
Tél: +49 228 985 3329
Fax: +49 228 985 7018
E Anuschka.Hilke@gtz.de; Axel.Olearius@gtz.de; Sabine.Preuss@gtz.de
I www.gtz.de/rioplus

GTZ Pilot Project Environmental Finance
Unit 47 Environment and Climate Change
65726 Eschborn
E Marina.Kosmus@gtz.de

Contact au Ministère fédéral de la coopération économique et du développement (BMZ):

Dr. Kerstin Imbusch
Division 312 (Environment and Sustainable Use of Natural Resources)
Tél: +49 228 535 3563
Fax: +49 228 9910 535 3563
E Kerstin.Imbusch@bmz.bund.de
I www.bmz.de

Responsable:

Anuschka Hilke, Axel Olearius

Partenaire à la coopération:

FÖS Green Budget Germany / Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, autrefois Förderverein
Ökologische Steuerreform
Seestrass 116
13353 Berlin /Allemagne
Tél: +49(89)520 113 13
Fax: +49(89)520-113 14
E jlc@foes.de; foes@foes.de
I www.foes.de

Auteurs:

Jacqueline Cottrell (Consultante spécialiste de l'environnement, Budget écologique / Allemagne), Kai Schlegelmilch (Vice-président, Président, Budget écologique / Allemagne). Avec le concours d'Axel Olearius, Anuschka Hilke, Marina Kosmus, Stephanie Lorek, (GTZ GmbH) et de Dr. Edith Kürzinger.

Table des matières

Fondement théorique et objectifs de la formation.....	5
Contexte de la Réforme fiscale écologique.....	5
Objectifs de la formation en matière de Réforme fiscale écologique	9
Aperçu: Instruments et mécanismes de financement de l'Environnement	11
Module 0: Ouverture et contrat d'apprentissage	13
Module 1: Définitions et concepts de la RFE	14
<i>Session 1-1: Les questions environnementales et la RFE dans votre pays</i>	<i>14</i>
<i>Séance 1-2: Initiation à la RFE: définitions, concepts et instruments</i>	<i>15</i>
Module 2: Introduction au cycle de la politique de RFE.....	16
<i>Séance 2-1: Application des questions environnementales et du cycle de la politique de RFE</i> <i>au cas de la pollution industrielle au Gothland-1</i>	<i>16</i>
Exercice: Définition du calendrier et formulation de la politique.....	16
Fiche 1 - Exercice: Définition du calendrier et formulation de la politique	17
Fiche 2 – Étude de cas sur la pollution industrielle au Gothland.....	17
Fiche 3a - Tableau: Définition du calendrier.....	24
Fiche 3b – Tableau: Définition du calendrier / Formulation de la politique.....	25
<i>Session 2-2: Exposé sur le concept: Cycle des politiques de RFE.....</i>	<i>26</i>
<i>Séance 2-3: Application des questions environnementales et du cycle de la politique de RFE</i> <i>au cas de la Pollution industrielle au Gothland-2</i>	<i>26</i>
Exercice: Dialogue, mise en œuvre et mise en application	27
Fiche 4 - Exercice sur le Gothland - 2: Dialogue, mise en œuvre et application	28
Fiche 5 – Exercice Gothland – 2: Analyse des préoccupations des parties prenantes	29
<i>Séance 2-4: Identifier et éviter les obstacles éventuels à la mise en œuvre de la RFE</i>	<i>31</i>
Fiche 6 – Surmonter les obstacles à la politique	33
Fiche 6a – Gestion du système de transport à Delhi.....	37
<i>Séance 2-5: Programme d'investissement écologique pour le Gothland</i>	<i>39</i>
Exercice: Élaboration et mise en œuvre d'un programme de subventions écologiques.....	39
Fiche 7 - Exercice: Programme d'investissement écologique pour le Gothland.....	40
Programme d'investissement écologique pour le Gothland – questions / pistes clés	41
Module 3: Analyse de l'économie et des instruments existants	44
<i>Séance 3-1: Analyse de l'économie politique de la RFE dans votre pays.....</i>	<i>44</i>
<i>Séance 3-2: La RFE et le secteur du transport au Murundi.....</i>	<i>46</i>
Exercice 1: Analyse du secteur du transport au Murundi.....	46
Fiche 8 – Étude de cas: le Secteur du transport au Murundi.....	48
Fiche 9 - Tableau: Prix et taux d'imposition du carburant au sein du secteur du transport au Murundi (100 dollars du Murundi = 1 euro	49
Fiche 10 – Quelques questions qui pourraient être examinées avant la formulation des propositions de RFE (liste non exhaustive)	50
Exercice 2: Élaboration d'une proposition de réforme de la politique destinée au secteur du transport du Murundi	52

Fiche 11 - Tableau: Mesures fiscales concernant les produits autres que les carburants et destinées au secteur du transport du Murundi	54
Fiche 12 - Tableau: Revenu et consommation de carburant au Murundi	54
Module 4: Intérêts des parties prenantes en matière de combustibles fossiles et d'énergie	55
<i>Séance 4-1: Exposé préliminaire</i>	55
<i>Séance 4-2: Étude de cas: Suppression des subventions préjudiciables à l'environnement au "Nira"</i>	56
Exercice: Élaboration d'une stratégie visant à remédier aux préoccupations des parties prenantes au "Nira"	56
Votre groupe doit remplir en une heure la Fiche 15, le Mémoire au ministre, qui doit contenir le résumé de votre proposition de politique ainsi que ses avantages et inconvénients, tout en présentant les grandes lignes de vos idées les plus importantes quant à la gestion du processus de la réforme.	57
À l'issue des 60 mn, vous devez être prêts à faire un exposé professionnel de votre proposition au Ministre de l'Environnement / Finances / Énergie / l'Industrie (le formateur assignera un ministre à chaque groupe).	57
Fiche 13 – Informations générales: le « Nira » – réformer les subventions à l'énergie	58
Fiche 14 –Impact de la réforme sur les parties prenantes et réponses de politique publique éventuelles.	59
Fiche 15 – Formulaire de proposition de politique	60
Module 6: Application à votre propre pays des connaissances acquises suite à votre participation au programme de formation en RFE	61
<i>Séance 6-1: Conception d'un Plan d'action personnel</i>	61
Fiche 20 – Plan d'action de la RFE	62
<i>Séance 6-2: Suivi-évaluation</i>	63
<i>Séance 6-2: Suivi-évaluation</i>	64
Annexes	65
<i>Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays</i> <i>Instruments de RFE – Définitions</i>	65
<i>Annexe 3: Abréviations</i>	97
<i>Annexe 4: Sources & ouvrages de référence clés sur la RFE</i>	99

Fondement théorique et objectifs de la formation

Contexte de la Réforme fiscale écologique

Lutter contre la pauvreté tout en assurant la protection de notre environnement constitue un défi majeur. Afin de relever ce défi, il est impératif d'opérer le choix idoine quant à l'instrument à utiliser. Au cours de ces deux dernières décennies, on a assisté à une utilisation de plus en plus répandue des instruments fondés sur les mécanismes du marché (IFM) qui se sont avérés comme des moyens propres à assurer l'efficacité de la protection environnementale, susciter des innovations et, éventuellement, générer des recettes qui pourraient être consacrées – du moins en partie – à la lutte contre la pauvreté.

La "Réforme fiscale écologique" (RFE) s'est avérée comme un instrument fort prometteur dans ce cadre, y compris l'application de divers IFM.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la Réforme de la taxe environnementale (RTE) a trait à une réforme du régime national d'imposition qui consiste à faire glisser le fardeau fiscal des taxes classiques, par exemple les taxes sur la main-d'œuvre, sur des activités préjudiciables à l'environnement telles que l'utilisation des ressources ou la pollution. Les taxes doivent non plus frapper les « biens » mais les « nuisances », de sorte à envoyer des signaux forts tant aux consommateurs qu'aux producteurs, et à obtenir une meilleure répartition du fardeau fiscal à travers l'économie et, ce, dans une perspective de développement durable. Le bien-fondé économique de cette démarche repose sur le fait qu'en réduisant les taxes sur la main-d'œuvre ou sur le capital tout en majorant les taxes sur les externalités, ce qui permet d'éviter des activités « réductrices de bien-être », l'on réalise des gains en bien-être. Un cas typique serait l'augmentation de la taxe sur l'énergie tout en réduisant dans le même temps les taxes sur la main-d'œuvre ou les cotisations à la caisse de retraite publique. La Réforme fiscale écologique est une approche plus élargie qui met non seulement l'accent sur le glissement des taxes et des fardeaux fiscaux, mais aussi sur la réforme des subventions à visée économique dont certaines sont préjudiciables à l'environnement et n'ont peut-être plus leur raison d'être.

Selon un rapport de l'OCDE publié en 2005 et intitulé « La réforme de la fiscalité écologique axée sur la réduction de la pauvreté », la réforme a trait à un « éventail de mesures de taxation et de fixation de prix aptes à générer des recettes fiscales tout en favorisant l'atteinte d'objectifs environnementaux ».

Il existe un nombre important d'instruments économiques et financiers qui peuvent être appliquées dans le cadre d'une RFE, y compris, par exemple, des taxes / redevances sur l'utilisation des ressources naturelles, sur les émissions, les produits préjudiciables à l'environnement, l'application de droits de douane aux produits préjudiciables à l'environnement, des incitations fiscales et douanières en faveur des technologies, divers types d'appui financier aux investissements dans l'environnement (aides aux investissements, intérêts bonifiés, prêts concessionnels, prises de participation au capital, etc.), tout comme il existe une gamme variée de mesures visant à réformer les subventions préjudiciables à l'environnement. Il est possible de combiner ces instruments avec diverses mesures visant à réduire les taxes sur la main-d'œuvre, la consommation ou les cotisations à la caisse de retraite publique.

L'application de la RFE peut se traduire par **quatre avantages majeurs**:

○ **Avantages d'ordre environnemental**

Lorsqu'elle est bien conçue, la RFE peut remédier de manière peu coûteuse aux problèmes environnementaux constituant une menace pour les moyens de subsistance et la santé des pauvres. Elle peut aussi contribuer à l'amélioration de l'efficacité des ressources des secteurs économiques ciblés, ce qui se traduit par une utilisation plus durable et à long terme des ressources.

○ **Avantages d'ordre économique**

Lorsqu'elle est correctement mise en œuvre, la RFE contribue à l'atteinte d'objectifs environnementaux à des coûts moindres que ceux liés aux méthodes de réglementation traditionnelles. Par ailleurs, elle peut constituer un facteur déclenchant en matière d'innovation et de modernisation (y compris le transfert de technologies), libérer des ressources économiques et / ou générer des recettes qui peuvent être versées au budget général ou allouées sous forme d'appui aux investissements dans l'environnement ou dans la réduction de la pauvreté.

○ **Avantages d'ordre social**

La RFE peut contribuer à la réduction des impacts environnementaux négatifs, notamment ceux dont sont victimes les pauvres et autres groupes vulnérables, ainsi qu'au financement des investissements dans la réduction de la pauvreté tels que l'accès des pauvres à l'eau, à l'assainissement et à l'électricité. Les recettes créées par la RFE peuvent en outre servir à la réduction des coûts salariaux accessoires ou des taxes sur le revenu, permettant ainsi de réduire les coûts globaux de la main-d'œuvre et de stimuler l'emploi.

○ **Avantages d'ordre structurel**

La RFE peut être conçue de manière à contribuer à la bonne gouvernance. Lorsque les instruments de RFE sont conçus pour être appliqués de manière efficace, lorsque les parties prenantes pertinentes participent à leur processus de conception et que par ailleurs, ils font effectivement l'objet d'une mise en application efficace, la transparence et l'obligation de rendre des comptes peuvent s'en trouver renforcées.

La RFE peut largement contribuer à la mise en œuvre des décisions de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement tenue à Rio de Janeiro en 1992, notamment en ce qui concerne les chapitres 8 (intégration de l'environnement et du développement dans les processus décisionnels) et 37 (mécanismes nationaux et coopération internationale en matière de renforcement des capacités dans les pays en développement), et pour ce qui est des divers chapitres sectoriels de l'Agenda 21. C'est aussi un concept important pour l'application des décisions du Sommet mondial de 2002 sur le développement durable tenu

à Johannesburg, ainsi que de celles issues ultérieurement du processus de Marrakech sur la Consommation et la production durables.

Par ailleurs, la communauté internationale s'est engagée à réaliser les Objectifs de développement du Millénaire (ODM), notamment l'objectif ambitieux qui vise à « réduire de moitié l'extrême pauvreté » à l'horizon 2015. Afin de permettre l'atteinte des ODM, les gouvernements des pays en développement devront mobiliser des recettes à investir dans des écoles, les soins de santé, l'infrastructure et l'environnement. La RFE peut jouer un rôle important dans l'atteinte des ODM visant à « réduire de moitié la pauvreté extrême » et à « renverser, pour l'horizon 2015, la tendance quant à la perte des ressources environnementales ». En effet, le Sommet des Nations Unies sur le financement du développement et sur le développement durable de 2002 a reconnu la contribution potentielle des approches axées sur la RFE, non sans souligner que la réduction de la pauvreté et une meilleure gestion environnementale vont de pair. Il a par ailleurs confirmé dans son rapport officiel l'importance des instruments fondés sur les mécanismes du marché. Les instruments de RFE doivent être perçus non pas comme des moyens d'action « autonomes », mais en tant que partie intégrante des trains de mesures fiscales et environnementales.

En 2005, l'Organisation pour la coopération et le développement économiques / Comité d'aide au développement (OCDE/CAD) a publié à travers son Réseau sur la coopération au développement et l'environnement (ENVIRONET) ses Lignes directrices et ouvrages de référence du CAD sous le titre « La réforme fiscale écologique axée sur la réduction de la pauvreté ». Il s'agit d'un important ouvrage de référence qui peut se prêter à l'évaluation de l'état d'avancement et des impacts au niveau de la conception et de la mise en œuvre de la RFE au sein des économies en développement, des économies émergentes et de celles en transition.

Les participants à la 8ème Conférence mondiale sur la fiscalité environnementale (GCET) qui a eu lieu du 18 au 20 octobre et dans le cadre de laquelle BMZ/GTZ a organisé un Atelier spécial sur le thème de la « Réforme fiscale écologique dans les pays en développement, les pays émergents et ceux en transition », ont mis l'accent sur la nécessité d'assurer non seulement un appui à long terme, mais aussi le développement des capacités dans le cadre de la Réforme fiscale écologique. Au nombre de ces participants figuraient des décideurs intervenant dans les domaines des finances publiques et de l'environnement de pays en développement, de pays émergents et de pays en transition, ainsi que des universitaires et des personnes intervenant au niveau communautaire (aux plans politique et administratif) ou travaillant pour des organismes environnementaux ou autres organisations non gouvernementales et organes d'exécution.

L'OCDE/DAC a aussi souligné l'importance du Développement des capacités, tout en reconnaissant qu'il constitue non seulement un facteur essentiel au volet de la coopération au développement et à l'efficacité de l'aide, mais aussi un élément clé de l'atteinte des Objectifs de développement du Millénaire (ODM) en recourant à ses Lignes directrices intitulées « Enjeu du développement des capacités » publiées en 2006.

Plus récemment, un certain nombre d'initiatives nouvelles importantes ont été lancées au niveau international, notamment la Stratégie de croissance verte de l'OCDE, l'Initiative pour une économie verte du PNUE, la concentration de l'intervention de l'UNESCAP sur la croissance verte dans la Région Asie-Pacifique, et les Plans d'action de l'Union européenne en matière de technologies environnementales, de consommation et de production durables. Par ailleurs,

l'« Économie verte » a été retenue comme le thème central du Sommet de la terre Rio+20 qui aura lieu en 2012 à Rio de Janeiro. La RFE et ses instruments auront à jouer des rôles de premier plan dans le cadre de toutes ces initiatives.

La formation représente une des composantes les plus importantes du développement des capacités. C'est pour cette raison et pour toutes les autres susmentionnées que GTZ et GBG ont mis en place le présent programme de formation sur la Réforme fiscale écologique au sein des économies en développement, des économies émergentes et de celles en transition. Il a pour but de susciter des échanges de vue sur les éléments de la RFE au niveau des pays partenaires tout en servant de « coup d'envoi » tant à des processus à long et moyen termes liés à la RFE qu'à son application concrète.

Objectifs de la formation en matière de Réforme fiscale écologique

Le présent programme de formation est destiné à des **groupes cibles**: décideurs, cadres de l'administration, consultants, représentants d'ONG et autres parties prenantes des pays en développement, des pays émergents et des pays en transition, ainsi qu'aux représentants des organismes bailleurs de fonds ou aux universitaires pour qui la promotion ou l'application de la RFE présentent un intérêt, quoiqu'il puisse aussi s'avérer utile aux mêmes groupes cibles des pays industrialisés. Il traitera des questions ci-après :

1. Qu'est-ce que la RFE? Quels sont les instruments essentiels de la RFE, comment fonctionne chacun de ces instruments, et comment peuvent-ils être appliqués ensemble de manière cohérente afin de produire un impact environnemental tangible ? Par ailleurs, de quoi faut-il tenir compte afin d'obtenir des impacts positifs aux plans économique, social et de la bonne gouvernance ?
2. À quel moment s'impose l'application de la RFE et quand doit-on la préconiser ? Quelles sont les conditions à promouvoir en vue du renforcement du processus de RFE ?
3. Comment peut-on promouvoir de manière efficace la RFE ? Comment identifier et profiter des conjonctures favorables au lancement d'un processus de RFE? Comment établir un lien entre les problèmes pertinents d'un pays et la RFE ?
4. Quels sont les principaux facteurs favorables au bon fonctionnement de la RFE? Quels sont les principaux enjeux ? Comment peut-on les aborder ?
5. Comment la RFE peut-elle contribuer au processus de la durabilité financière et à l'efficacité de la politique environnementale ?
6. Comment peut-on incorporer la RFE dans l'ensemble des « trains de mesure » ? Quels sont les liens qui existent entre la RFE et la planification du développement national et économique (et, le cas échéant, l'aide au développement) ?

Après avoir traité de ces questions tout au long du programme de formation à travers des exposés, des discussions en séance plénière, d'exercices interactifs d'étude de cas en petits groupes, des réflexions menées individuellement par les participants quant aux conclusions à tirer sur leurs propres pays, et l'élaboration de Plans d'action personnels en matière de RFE, les participants à la session de formation de 3 jours en RFE auront atteint les objectifs **ci-après**:

- ils auront compris les définitions, les concepts et les instruments de la RFE ;
- ils sont capables d'appliquer ce savoir-faire à leurs propres pays / institutions ;
- ils sont aptes, à l'issue du programme de formation, à appliquer ce savoir-faire au sein de leurs propres sphères d'influence en s'appuyant sur leurs Plans d'action personnels.

Les **indicateurs de succès** ci-après peuvent servir à l'évaluation de l'atteinte de ces objectifs:

- la formation en RFE a fait l'objet d'une évaluation positive de la part des participants (voir le Formulaire d'évaluation) ;
- les documents de travail (tableaux à feuilles mobiles, cartes, etc.) prouvent que les participants ont pris une part active au programme de formation et qu'ils ont compris les messages qu'il véhicule (voir la documentation photographique et la présentation matérielle des documents) ;
- les participants ont conçu au cours du programme de formation un Plan d'action qui définit clairement d'autres mesures à prendre ultérieurement, au sortir du programme de formation (voir Plans d'action) ;
- 50 % des participants appliquent /ont commencé à appliquer leurs Plans d'action deux (2) mois après la fin du programme de formation (cet aspect sera évalué soit au moyen de rétroactions écrites soit à travers les réunions de suivi du réseau).

Aperçu: Instruments et mécanismes de financement de l'Environnement

Le schéma ci-dessous contient un large éventail d'instruments et de mécanismes de financement de l'Environnement. En ce qui concerne le concept du Financement de l'environnement, GTZ privilégie surtout les méthodes de financement qui assurent à la fois les deux fonctions que sont la fonction de motivation et la fonction de financement et qui, par conséquent, sont directement liées à l'utilisation des ressources. La priorité est accordée à la mobilisation des ressources intérieures aussi bien au plan local que régional en recourant à des instruments fondés sur les mécanismes du marché (illustrés ci-dessous). Ces instruments peuvent être combinés aux mécanismes de financement en vue de l'allocation et de l'administration efficaces des fonds (cercle bleu), et c'est autour d'eux qu'est bâtie la présente trousse de formation.

Afin d'assurer une exploitation optimale des instruments de financement de l'environnement, il est nécessaire de disposer de conditions-cadres pertinentes. Lorsque les politiques sont défaillantes et que le marché est en proie au dysfonctionnement, la mise en œuvre ou l'application de certains instruments pourrait s'avérer impossible, ou leur application pourrait être tout simplement vouée à l'échec. En conséquence, les mutations opérées au niveau de la structure de gouvernance ne pourront non seulement pas se traduire par une utilisation durable des ressources, mais elles seront aussi incapables de générer des fonds à utiliser de manière plus efficace et rationnelle, et ce, même en recourant à des instruments appropriés de financement. Dans un tel contexte, un instrument, tel que notamment la Réforme fiscale écologique, peut servir d'élément moteur aux autres réformes requises au sein de la structure de gouvernance environnementale.

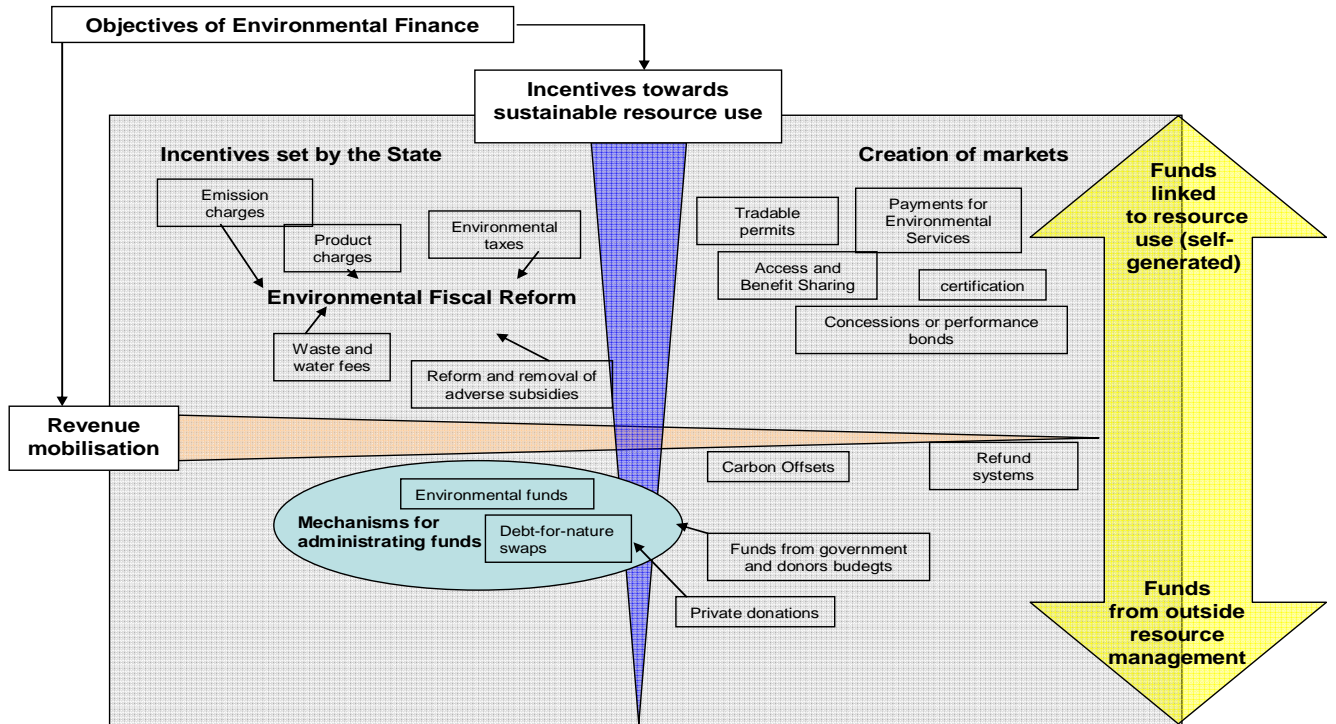


Schéma inspiré d'Emerton, L. et al. (2006) Sustainable Financing of Protected Areas, IUCN et Fischer, A. / Petersen, L. / Hubbert, W. (2004): Natural Resources and Governance: Incentives for Sustainable Resource Use, GTZ).



Module 0: Ouverture et contrat d'apprentissage



Objectifs

Les participants savent:

- participants, formateurs et organisateurs (qui est présent?)
- objectifs de la formation en RFE (pourquoi?)
- programme (quoi ?) et
- méthodes et règles de travail (comment?)

Les formateurs

- connaissent les attentes des participants ainsi que leur degré de compatibilité avec l'offre (les objectifs et le programme)
- ont présenté les méthodes de travail et en ont discuté avec les participants.



Durée: 60 mn



Cadre

Séances d'exercice sociométrique, d'exposés et de questions et réponses.

Module 1: Définitions et concepts de la RFE



Session 1-1: Les questions environnementales et la RFE dans votre pays



Objectifs

Les participants ont mené une réflexion sur la situation réelle de la RFE dans leurs pays respectifs (qu'ils auront à exposer en séance plénière)



Durée: 60 (– 90) mn



Cadre

Exercice individuel / en groupe et séance plénière.

Instructions:

Veillez réfléchir aux questions ci-après:

1. Quels sont les problèmes et enjeux environnementaux majeurs auxquels se trouve confronté **votre pays / institution** ?
2. Quelles sont les parties prenantes touchées par ces problèmes et de quelle manière?
3. Quelles sont vos idées sur les causes de ces problèmes et leurs effets?
4. Des mesures de RFE ont-elles été mises en œuvre dans votre pays ?
 - Si oui, au moyen de quels instruments ?
 - Ont-ils réussi? Pourquoi? Savez-vous des défaillances qui auront été enregistrées?
 - Au cas où les instruments de RFE n'auront pas été utilisés, pouvez-vous dire pourquoi ?

Veillez mettre directement le fruit de vos réflexions sur le tableau à feuilles mobiles / des cartes

Séance plénière: L'exposé / la discussion des résultats aura lieu en séance plénière.



Séance 1-2: Initiation à la RFE: définitions, concepts et instruments



Objectifs

Les participants ont une bonne connaissance des instruments de RFE, par exemple :

- la possibilité de les appliquer aux questions environnementales, leurs avantages et inconvénients, ainsi que les divers types de combinaison de divers instruments et leurs effets
- les 5 étapes du cycle de la politique de RFE (approche théorique).



Durée 60 mn



Cadre

- Présentation PowerPoint: Initiation à la RFE et à ses instruments (30 mn)
- Séance des questions et réponses (30 mn)

Module 2: Introduction au cycle de la politique de RFE



Séance 2-1: Application des questions environnementales et du cycle de la politique de RFE au cas de la pollution industrielle au Gothland-1

Exercice: Définition du calendrier et formulation de la politique



Objectifs:

Les participants sont à même d'appliquer systématiquement les informations relatives aux problèmes environnementaux, ainsi que le cycle et les instruments de RFE à un cas proche de la réalité.



Durée: (90-) 120 mn



Cadre

Exercice portant sur une étude de cas: travail en groupe et en séance plénière.



Matériel pédagogique:

Fiche 1: Définition du calendrier et formulation de la politique

Fiche 2: Étude de cas sur la pollution industrielle au Gothland

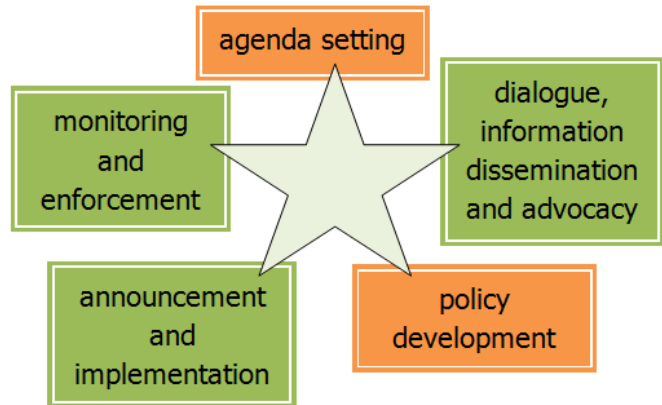
Fiche 3a + 3b: Définition du calendrier et formulation de la politique - Questions

Fiche 1 - Exercice: Définition du calendrier et formulation de la politique

Activité

Vous travaillez pour l'institution consultative et de recherche dénommée "Gothland vert" qui a été chargée de mener une étude sur le problème de la pollution industrielle au Gothland et d'évaluer des moyens potentiels de réduction du phénomène dans le pays.

Les chercheurs / conseillers au sein de l'institution ont décidé de tenir une réunion en vue de discuter des méthodes éventuelles de lutte contre la pollution industrielle dans le pays, d'évaluer les avantages et inconvénients de chaque proposition, et de convenir d'une proposition finale de mesures que vous devez présenter à votre client.



Instructions

- lire attentivement les informations générales données sur la pollution industrielle au Gothland ;
- mettre sur pied une équipe de recherche de 4 à 6 personnes (provenant de diverses institutions) ;
- discuter avec votre équipe les informations reçues et remplir les Fiches 3a et 3b ;
- reporter sur un tableau à feuilles mobiles les résultats obtenus, au moins pour l'une des questions / encadrés attribués à votre équipe par le formateur, afin que ces résultats puissent être présentés en séance plénière ;
- l'exposé et la discussion des résultats obtenus se feront en séance plénière, à l'issue des travaux en groupe: pour ce faire, vous devez choisir quelqu'un au sein de votre équipe qui sera chargé de l'exposé lors de la séance plénière [et éventuellement un observateur ; votre formateur vous dira].

Fiche 2 – Étude de cas sur la pollution industrielle au Gothland

Informations générales: le Gothland

Le Gothland est un pays en développement (fictif) qui connaît une période de croissance et d'industrialisation rapides.

C'est un pays à faible revenu et une démocratie parlementaire pratiquant le suffrage universel. Sa population est d'environ 14 millions d'habitants, et sa superficie totale de 41 000 km². Les zones urbaines du pays connaissent de très fortes densités démographiques. Là, les pauvres ont tendance à vivre dans des habitats

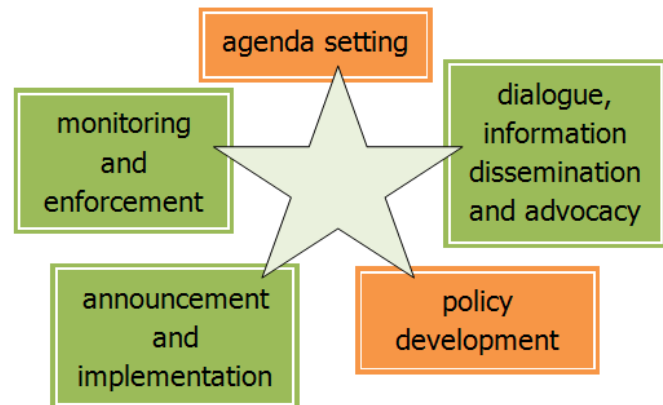
précaires, vers la périphérie des trois plus grandes villes dont les populations approchent ou excèdent le million. La plupart de ces populations n'ont pas accès à l'électricité. Au cours de ces dernières années, la croissance économique du pays a donné naissance à une classe moyenne urbaine dont les habitations ont accès une électricité relativement bon marché et qui, à l'heure actuelle, est exonérée de taxe.

Le Gothland est doté d'énormes réserves de charbon, d'étain et de minerai de cuivre. Près de 90 pour cent de son électricité est produit par des centrales à charbon. Le pays est un exportateur net d'électricité.

L'accélération de la croissance économique du Gothland a commencé en 2003 pour atteindre le taux annuel de 7 pour cent en 2007. Le secteur de la fabrication du papier ainsi que ceux des produits chimiques et de l'industrie manufacturière ont été les éléments moteurs de cette croissance, alors que s'agissant du secteur tertiaire, c'est la classe moyenne sans cesse grandissante qui aura joué ce rôle. Ce boom économique a eu un impact considérable sur la qualité de l'environnement.

La pollution causée par les 10 centrales électriques privées au charbon constitue l'unique problème environnemental majeur auquel se trouve confronté le pays. La production de l'électricité a été privatisée au début des années 80, mais du fait d'une réglementation déficiente, de l'existence de pratiques managériales inappropriées et de l'insuffisance des investissements destinés au financement de la « dépollution », ces centrales électriques ont été à l'origine d'un problème majeur au sein du secteur où la réticence à procéder à une augmentation des prix de l'électricité est une des raisons qui expliquent le manque d'investissements – une réticence qui a été soutenue par les gouvernements successifs – ce qui s'est traduit par l'insuffisance des fonds d'investissement dont disposent les sociétés d'électricité pour, par exemple, réduire les émissions.

En conséquence, la production de l'électricité par les centrales à charbon au Gothland repose une technologie obsolète, polluante et peu efficace. Bien que la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique de 1997 ait mis en place un cadre réglementaire sur le suivi des émissions produites par ces centrales et défini une limite maximale autorisée pour les émissions de SO₂ par



kilowatt (kW) d'électricité produit, l'application de ces mesures a laissé à désirer. La plupart des équipements de suivi sont en mauvais état, et l'organisme chargé du contrôle, l'Agence nationale de la santé et de l'environnement (ANSE) – dispose de très peu de fonds, et ses agents sont mal payés et mal formés. Par ailleurs, le personnel de l'ANSE est souvent soudoyé pour relever des niveaux incorrects d'émission de SO₂ ou même ne pas les relever du tout. Jusque-là, le gouvernement n'a pu trouver aucune solution efficace à ce problème.

Entre autres, les gaz polluants majeurs émis sont le dioxyde de soufre (SO₂), l'oxyde d'azote et le gaz carbonique (CO₂). Les émissions se sont accrues avec le boom économique que connaît le Gothland car, au cours de ces 10 dernières années, les nouvelles fabriques de papier et de produits chimiques ainsi que les industries textiles, de boissons et de biens de consommation faisant appel à des technologies peu avancées ont contribué à une augmentation de la demande d'électricité estimée à plus de 30 pour cent.

Il ressort de certaines études que les centrales électriques au charbon du Gothland sont responsables de plus de 50 pour cent de l'ensemble des émissions de SO₂. Près de 15 pour cent du reste provient des sources d'énergie fossiles utilisées dans les processus industriels, alors que les sources mobiles (gaz d'échappement des véhicules) et les ménages (combustion de sources d'énergie fossiles) sont chacun responsable d'environ 15 pour cent des émissions.

Chez l'ensemble de la population, l'espoir ne cesse de grandir quant à la perspective de voir le gouvernement prendre en main le problème. La qualité de l'air dans les zones résidentielles situées près des centrales électriques au charbon – largement occupées par les pauvres urbains – n'a cessé de se détériorer. La santé humaine est sérieusement affectée, surtout sous forme d'une multiplication des cas de maladies respiratoires (asthme, infections, bronchite). Au cours de ces dix dernières années, le nombre de maladies respiratoires a accusé une augmentation de près de 25 pour cent dans certaines zones urbaines, et selon des estimations, près de 500 décès précoces sont annuellement imputables à la pollution atmosphérique causée par les centrales à charbon.

Par ailleurs, la pollution de l'air a aussi engendré l'acidification des lacs et des sols et semble avoir un effet sur la productivité des cultures, tout comme sur la croissance des forêts. D'après certains travaux de recherche, les émissions d'ozone et de SO₂ contribuent à la réduction des rendements agricoles. En effet, une étude récente a révélé que les 30 pour cent de réduction récemment enregistrés dans les rendements rizières semblent liés à la présence de polluants dans l'air.

Solutions éventuelles au problème environnemental de la pollution causée par le dioxyde de soufre

- Réduction de la teneur en soufre du charbon avant sa combustion, par exemple en adoptant la technique de la combustion en lit fluidisé.
 - = Réduit de 95 pour cent les émissions de SO₂ (tout comme celles de NO_x).
 - = Son coût varie entre 500 et 1000 dollars EU / la tonne de soufre.
- Recours aux technologies de désulfuration des gaz de combustion – il s'agit en fait de

“purifier” les gaz émis au cours du processus de combustion (processus autrement connu sous l'appellation « épuration par voie humide ou à sec »).

= Réduit de 80 pour cent les émissions de SO₂.

= Son coût varie entre 150 et 500 dollars EU/ tonne de soufre.

- Renforcement de l'efficacité des centrales électriques au charbon existantes, par exemple en recourant aux nouvelles technologies de réduction des émissions de SO₂ par kilowattheure (kWh) d'électricité produit.

= Réduit de 40 pour cent au maximum les émissions de SO₂.

= Son coût varie entre 500 et 1000 dollars EU / tonne de soufre.

Adopter des sources d'énergie à plus faible teneur de carbone, soit le gaz naturel soit les sources renouvelables, ou la combinaison des deux.

= les réductions des émissions de SO₂ varient selon le degré de substitution.

= Son coût varie entre 100 et 1000 dollars EU / la tonne de soufre.

Mise en œuvre et suivi

Il est relativement facile d'assurer le suivi de toutes ces options en mesurant la quantité et la qualité des charges d'alimentation des centrales en charbon et en comparant les résultats obtenus avec les données qui existent sur les capacités de désulfuration des technologies décrites.

Mesures éventuelles

Mesure	Avantages	Inconvénients
Taxe sur les émissions de SO₂	<p>Taxe directement le polluant</p> <p>Acquittée par un petit groupe d'émetteurs ou sur la teneur en SO₂ des combustibles importés ou produits au plan national (auquel cas la taxe sera acquittée par le producteur ou l'importateur des combustibles taxés)</p> <p>Probablement d'application facile</p> <p>Affectation possible des recettes, par exemple pour subventionner les objectifs de la politique pertinente</p>	<p>Il peut s'avérer difficile de fixer un taux de taxation qui aurait pour effet de réduire sensiblement les émissions de SO₂</p> <p>Impacts en matière de compétitivité (exportation d'électricité, coûts plus élevés appliqués aux industries chimiques et de production de papier)</p> <p>Réticence de la part de l'industrie de production énergétique</p> <p>Acceptabilité politique</p>
Taxe sur l'électricité	<p>Les signaux de prix auront pour effet de renforcer l'utilisation rationnelle de l'électricité</p> <p>Des taux de taxation peuvent être fixés de manière à encourager l'utilisation de carburants plus propres</p> <p>Possibilité d'une affectation partielle des recettes</p> <p>Peut avoir pour effet d'atténuer la résistance des parties prenantes intervenant au niveau du secteur de la production de l'électricité, étant donné que la taxe bénéficie d'une assiette plus large que celle appliquée aux émissions de SO₂</p>	<p>N'a pas d'impact spécifique sur les émissions de SO₂, donc difficile de faire des prévisions en la matière – les réductions des émissions de SO₂ pourraient s'avérer insuffisantes</p> <p>La taxe sur l'électricité pourrait réduire la compétitivité des industries à forte intensité d'énergie. Il pourrait s'avérer nécessaire d'accorder des abattements fiscaux, ce qui entraînerait la réduction de l'impact environnemental et des distorsions du marché</p> <p>Acceptabilité politique</p>
Subventionner les technologies de réduction des émissions	<p>Les industries bénéficiaires seront favorables à la mesure</p> <p>Les émissions seront réduites et des impacts positifs obtenus sur la santé publique – pourvu que le programme de subvention soit correctement mis en œuvre</p>	<p>Politique coûteuse – Comment financer les subventions?</p> <p>Les distorsions du marché, par exemple, en cas d'éviction effective des financements fondés sur les mécanismes du marché ou du fait des avantages acquis sur le plan de la compétitivité par les entreprises</p>

	Facilitation du transfert de technologies, modernisation de l'industrie	<p>subventionnées</p> <p>S'il n'est pas bien conçu, le programme de subvention restera en vigueur même lorsque sa nécessité ne s'impose plus</p> <p>À moins d'être bien conçus, les vastes programmes de subventions extrabudgétaires pourraient être de nature à violer l'intégrité budgétaire, suscitant ainsi de la résistance de la part du Ministère des finances ou du FMI</p> <p>Risque de dépendance vis-à-vis des subventions</p>
Fixer des normes en matière d'émissions de SO₂	<p>Permettrait d'assurer l'atteinte des objectifs de la politique si les normes sont strictement observées</p> <p>Chaque pollueur sait le degré de réduction qu'il doit réaliser en vue de se conformer à la loi</p>	<p>Ne se traduira pas par une motivation dynamique en faveur du changement</p> <p>Il est possible que les coûts élevés contribuent à la réalisation des objectifs déclarés de la politique</p> <p>La mise en œuvre nécessite le maintien de la volonté politique, la bonne gouvernance et le bon fonctionnement des structures administratives</p>
Une combinaison des mesures susmentionnées?	Des mesures complémentaires peuvent remédier aux inconvénients de tout instrument pris isolément	Difficile d'élaborer une combinaison de politiques qui soit à la fois équitable, efficace et fonctionnelle.

Fiche 3a - Tableau: Définition du calendrier

Questions	Réponses / Propositions
1) Quel est le problème environnemental majeur auquel se trouve confronté le Gothland?	
2) Comment décririez-vous son / ses impacts réel(s)? (aux plans environnemental, social, économique et organisationnel)	
3) Quelles sont les principales causes et quelles sont les parties prenantes impliquées?	
4) Quel devrait être l'objectif majeur d'une politique de RFE?	

Fiche 3b - Tableau: Définition du calendrier

Pour ce qui est des questions 5 à 8, le tableau ci-dessous peut être remis aux participants qui auront à le remplir.

5) Quels sont les instruments / combinaison d'instruments qui pourraient permettre l'atteinte de cet objectif?

6) Qui pourrait être chargé de la mise en œuvre de la politique?

7) Quels pourraient être les effets attendus et par quelles parties prenantes?

8) Quelles autres mutations pourraient se produire suite à l'application de différentes politiques?

Fiche 3b – Tableau: Définition du calendrier / Formulation de la politique

Légende: (+) = effets positifs (O) = effets neutres (-) = effets négatifs (I) = aucun effet (?) Je ne sais pas

Pays	Institution	1 - Mesure	2a- Effets environnementaux	2b- Effets économiques (rentabilité)	2c- Effets sociaux	2d- Impacts organisationnels	3- Capacité de mise en œuvre
Gothland		1-					
		2-					



Session 2-2: Exposé sur le concept: Cycle des politiques de RFE



Objectifs

Les participants comprennent le contenu des différentes étapes du cycle de la politique de RFE.



Durée (60 mn)



Cadre

- 1- Exposé 1.1. 2ème Partie: Introduction au cycle de la politique de RFE (20-30 mn)
- 2- Séance des Questions et réponses (20 - 30 mn)



Séance 2-3: Application des questions environnementales et du cycle de la politique de RFE au cas de la Pollution industrielle au Gothland-2

Exercice: Dialogue, mise en œuvre et mise en application



Objectifs

Les participants sont à même :

- d'appliquer concrètement les informations données sur les problèmes environnementaux et de manière systématique les instruments au cycle de la politique de RFE et, ce, dans un cas proche de la réalité ;
- d'opérer certains arbitrages et de réaliser des compromis en matière de mesures compensatoires ;
- de réfléchir à des mesures de renforcement des capacités de mise en œuvre.



Durée 90-120 mn



Cadre

Exercice d'étude de cas: travail en groupe et séance plénière.



Outils pédagogiques

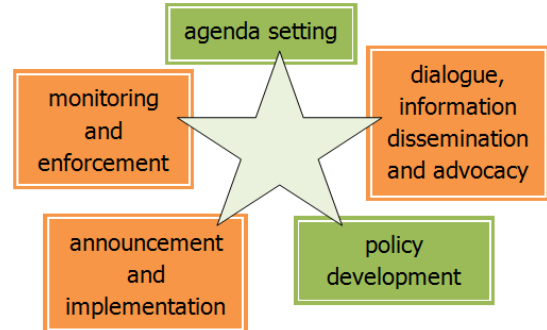
Fiche 4: Exercice sur le Gothland – 2: Dialogue, mise en œuvre et application

Fiche 5: Exercice sur le Gothland – 2: Analyse des préoccupations des parties prenantes

Fiche 4 - Exercice sur le Gothland - 2: Dialogue, mise en œuvre et mise en application

Activité

“Votre équipe consultative / de recherche du “Gothland vert” a réussi à persuader les organes politiques pertinents d’accepter en principe votre analyse et votre proposition de politique (celle dont est convenue la majorité de votre équipe / celle découlant des résultats de groupe que vous ont remis vos formateurs). Afin de peaufiner la proposition et avant son annonce publique, le gouvernement vous a demandé d’élaborer une analyse détaillée des préoccupations de parties prenantes qui seraient éventuellement touchées et d’approfondir davantage la proposition en vue de la préparation de sa mise en œuvre.



Instructions

Afin de peaufiner votre proposition de politique, veuillez :

- analyser, en ce qui concerne chacune des parties prenantes ci-après, ses intérêts et préoccupations majeurs, ainsi que les effets éventuels sur elle des mesures envisagées;
- discuter des intérêts éventuels communs à différentes parties prenantes et concevoir des mesures compensatoires / d’incitation visant à mobiliser l’appui en faveur de l’application de la politique envisagée ;
- recourir au format utilisé pour la Fiche 5 pour reporter vos résultats sur le tableau à feuilles mobiles / au tableau.

1) Intérêts des parties prenantes (voir Fiche 5)

En collaboration avec l’équipe avec laquelle vous avez travaillé sur l’Exercice 1, répertorier et analyser les intérêts et préoccupations majeurs de chacune des parties prenantes figurant sur le tableau de la Fiche 5, ainsi que l’impact possible qu’auront sur elles les mesures.

2) Proposition de politique

- Sur la base de ces informations, élaborer une proposition de politique assortie de mesures compensatoires parallèles visant à apporter une / des solution(s) aux préoccupations légitimes de la partie prenante concernée.
- À partir des conclusions tirées sur les intérêts communs à diverses parties prenantes, élaborer des stratégies visant à tirer parti des similarités.

Au terme de la séance, vous aurez à présenter vos résultats et à les discuter avec les autres participants.

Fiche 5 – Exercice Gothland – 2: Analyse des préoccupations des parties prenantes

Préoccupations en faveur des mesures de RFE envisagées		Dénomination des parties prenantes touchées par la proposition de RFE	Mesures potentielles visant à remédier aux préoccupations	o	Préoccupations contre les mesures de RFE envisagées	
++	+				-	--
Moins de problèmes de santé grâce à la réduction des émissions de SO ₂ dans l'air		Pauvres des zones urbaines			Augmentation des tarifs de l'électricité	
		Pauvres des zones rurales				
	Moins de problèmes de santé grâce à la réduction des émissions de SO ₂ dans l'air	Classe moyenne				Augmentation des tarifs de l'électricité
		Producteurs d'électricité				
		Industries énergivores				
		Ministères des Finances				
		Ministère de l'environnement				
		Ministère de la santé				

Module 4: Intérêts des parties prenantes en matière de combustibles fossiles et d'énergie

		L'éco-industrie (par exemple les producteurs et vendeurs des écotechnologies)				
		Chambre du commerce / associations professionnelles spécifiques ou groupes de pression similaires				



Séance 2-4: Identifier et éviter les obstacles éventuels à la mise en œuvre de la RFE



Objectifs

Les participants :

- connaissent des obstacles ordinaires à la mise en œuvre des politiques de RFE ainsi que des exemples-pays ;
- savent identifier des obstacles éventuels à la mise en œuvre de la RFE dans leurs propres pays respectifs et, ce, à toutes les étapes du processus de la politique de RFE ;
- sont capables d'appliquer à leurs propres pays respectifs les leçons apprises sur le cycle de la politique de RFE ainsi que sur les parties prenantes.



Durée totale: 60 – 75 mn



Cadre

Séances plénières et travail individuel / en groupe



Outils pédagogiques

Fiche 6: Surmonter les obstacles à la politique

Activité

Au cours de cette séance, vous allez travailler ensemble au sein de 5 petits groupes (un groupe pour chaque étape du cycle de la politique de la RFE). Assurez-vous de travailler chaque fois au sein d'un groupe autre que les précédents.

Dans le cadre de cette séance, vous avez à trouver des moyens d'éviter les entraves à la mise en œuvre de la RFE aux différentes étapes du cycle de la politique. Les leçons tirées relativement à votre pays seront discutées à l'issue de la séance.

Instructions

Au cours de cet exercice, vous aurez à :

- examiner un certain nombre d'obstacles classiques à la mise en œuvre de la RFE et à débattre des moyens propres à les surmonter en vous référant à 5 exemples dont chacun a trait à une étape du cycle de la politique de RFE ;
- porter vos conclusions sur le tableau à feuilles mobiles ;

- exposer sommairement en séance plénière les conclusions majeures que vous avez tirées (5 mn) et à répondre aux questions que vous poseront vos collègues.

Fiche 6 – Surmonter les obstacles à la politique

Instructions

- Ci-dessous vous sont donnés des exemples de problèmes classiques rencontrés au cours de la mise en œuvre de la RFE. Veuillez :
- discuter en groupe des voies et moyens visant à résoudre ces problèmes. Chaque groupe aura à discuter d'UNE étape du cycle de la politique.
- porter sur le tableau /tableau à feuilles mobiles les conclusions que vous avez tirées.

Exemples d'obstacles

1) Définition du calendrier

- Dans le **pays A**, le Ministère de l'environnement a commandé une étude sur les possibilités d'application d'une taxe sur l'énergie aux carburants destinés au secteur du transport, au charbon, au gaz et à l'électricité. Bien que ladite étude ait conclu à la faisabilité d'une telle taxe, la proposition n'a pas manqué de susciter une grande controverse. Par exemple, l'étude a passé sous silence la question des mesures compensatoires.
- Pour des motifs de compétitivité, un puissant groupe d'intérêt représentant les industries à forte intensité d'énergie et le secteur de production de l'électricité est fortement opposé aux politiques proposées, et dans les médias, ce sont les préoccupations de ce groupe qui se sont trouvées au centre du débat sur la politique.
- Les organisations de la société civile sont également opposées aux taxes proposées. Celles-ci font valoir que ces taxes défavoriseront les pauvres dans la mesure où leur introduction aura pour effet d'augmenter les tarifs de l'électricité et les prix des carburants utilisés dans le secteur du transport.
- Le Ministère des finances est lui aussi opposé à la mesure, car l'étude propose l'affectation des recettes à certains secteurs ciblés en vue de promouvoir des investissements « écologiques », non sans exprimer des préoccupations quant à la violation de l'intégrité fiscale (programme de subventions extrabudgétaires).
- Vous êtes le fonctionnaire du Ministère de l'environnement chargé de promouvoir l'élaboration de cette proposition de taxe sur l'énergie. Quelles stratégies allez-vous suggérer en vue de faire avancer le programme d'élaboration de la politique ?

2) Élaboration de la politique

- Peuplée de 7 millions d'habitants, la capitale du **pays B** est confrontée à un problème grave de pollution dont l'impact est considérable sur la santé humaine. Il y a trois ans, près de 70 pour cent de la pollution atmosphérique provenait des véhicules circulant en ville, surtout des cyclomoteurs / scooters démodés équipés de moteurs à deux temps et

des véhicules privés. Les véhicules équipés de moteurs diesel contribuaient aussi dans une large mesure à cette pollution.

- Réagissant à cette situation, le conseil municipal a mis en place un programme visant à convertir les tricycles et les autobus diesel à la consommation du gaz naturel comprimé (GNC) comme carburant, ce qui devait faire baisser les émissions de particules et de SO₂ (dangereuses pour la santé humaine). Il a aussi entrepris la suppression progressive de l'essence plombée et imposé des normes plus élevées d'émission pour les nouveaux véhicules, toutes choses qui ont entraîné une amélioration significative de la qualité de l'air pendant un laps de temps.
- Toutefois, à l'heure actuelle, la pollution atmosphérique causée par les véhicules est encore une fois à la hausse, avec des effets nuisibles notoires sur la santé humaine. L'utilisation des voitures privées en ville est en plein essor et, quotidiennement, près de 1 000 nouveaux véhicules sont immatriculés. Plus que jamais, l'encombrement des voies de circulation devient un problème grave, ce qui a une incidence négative sur les services de transport en commun – assurés par des autobus et quelques trains de surface. Les transports en commun n'assurent que 40 pour cent des déplacements.
- Quel était le problème avec la politique qui avait été élaborée pour remédier à la pollution atmosphérique ?
- Comment vous y prendrez-vous pour résoudre ce problème ?

3) Dialogue, diffusion de l'information et plaidoyer

- Dans **le pays C**, la qualité de la gestion étatique des services d'approvisionnement laisse énormément à désirer. Un cercle vicieux "mauvaise qualité du service-faible consentement à payer-faibles recettes" s'est installée, et il s'avère très difficile de l'arrêter. Quoique le gouvernement ait fait part de sa volonté d'attirer le secteur privé, il ressort des concertations avec les parties prenantes que les sociétés privées d'eau ont des réticences à investir dans l'approvisionnement en eau des établissements humains non structurés. 25
- Par exemple, les sociétés privées ont rejeté les propositions gouvernementales visant à subventionner à hauteur de 75 pour cent les coûts de l'investissement initial, laissant aux sociétés privées le soin d'assurer les 25 % restants au moyen des factures d'eau dès que commencera l'approvisionnement en eau. Leur crainte était d'avoir éventuellement à faire à des résidents incapables d'acquitter leurs factures une fois que les installations seront en place. Par ailleurs, les sociétés privées investissent volontiers dans des quartiers plus riches où la volonté et la capacité de payer sont plus fiables.
- À présent, les tarifs applicables à l'eau ont été fixés et comportent deux composantes dont une est fixe et l'autre variable, cette dernière étant fonction du volume d'eau consommé et

relevé au compteur.

- Pouvez-vous imaginer d'autres méthodes novatrices visant à sortir de cette impasse et qui pourraient se traduire par une couverture plus large et améliorée en services d'approvisionnement en eau ?

4) Annonce et mise en œuvre

- Le **pays D** subventionne le prix des dérivés du pétrole brut, surtout ceux qui sont utilisés dans le secteur du transport. L'essence, le gazole et le kérosène sont d'environ 25 pour cent moins chers qu'ils ne le seraient en l'absence de cette subvention. Cette pratique a laissé le pays en proie aux prix du pétrole sans cesse croissant sur le marché mondial. Le gouvernement ne peut s'offrir le luxe de maintenir cette subvention, étant donné que les déficits budgétaires sont énormes et ne cessent d'augmenter. Toutefois, les tentatives faites par le passé en vue de réduire les subventions ont entraîné des émeutes et même une fois, le renversement du gouvernement. Le pays abrite une population rurale nombreuse qui est tributaire de l'utilisation du gazole en quantités relativement petites pour le pompage de l'eau à des fins agricoles. En milieu urbain, il existe peu de véhicules privés (il y a surtout des cyclomoteurs et des tricycles) et la population dans sa majorité dépend des biocarburants (c'est-à-dire le bois) pour la cuisson. Dans les villes, les véhicules privés sont largement utilisés par les catégories sociales plus aisées, cependant que le nombre de leurs propriétaires est de loin inférieur à 50 pour cent de la population, ce qui fait que la majorité des gens dépendent des moyens de transport en commun à propulsion diesel. La population urbaine utilise le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou le pétrole lampant pour la cuisson (ce dernier étant de loin bon marché mais plus nuisible à la santé humaine).
- Quels types de politiques proposerez-vous comme solution à ce problème dans les court, moyen et long termes ?
- Avez-vous une suggestion à faire quant à la façon d'annoncer et de mettre en œuvre avec succès le changement ?

5) Suivi et mise en application

- Dans le **pays M**, le gouvernement s'est fixé comme objectif de faire en sorte que tous les ménages aient accès à l'eau potable dans 5 ans.
- En réaction à la pénurie d'eau et pour assurer la couverture du coût du programme, des tarifs de consommation d'eau ont été mis en place, ainsi que des compteurs permettant la facturation des quantités d'eau consommées. Toutefois, l'eau utilisée à des fins commerciales est gratuite. Les tarifs reposent sur un prix unitaire et s'appliquent de façon uniforme à partir de la première unité d'eau consommée. Les sociétés d'eau ont été

confrontées à un certain nombre de problèmes dans le recouvrement des factures auprès des ménages les plus démunis, y compris l'incapacité ou la réticence à payer. Il ya aussi les cas de fraude dans la mesure où certains utilisateurs privés profitent des lacunes de la législation en prétextant qu'ils sont propriétaires de petites entreprises logées dans leurs domiciles privés, ce qui est difficile à vérifier.

- En conséquence, même avec l'introduction des systèmes de comptage et de paiement obligatoires, il n'y a pas de recouvrement intégral des factures dans les quartiers les plus pauvres, amenant ainsi les sociétés d'eau à s'efforcer de trouver les ressources requises pour étendre ailleurs la couverture de leurs services. Entre-temps, dans les quartiers plus riches où les habitations privées sont approvisionnées en eau, la consommation est excessivement élevée et, ce, en dépit du nouveau système tarifaire et de comptage. Selon les prévisions, ces taux élevés de consommation d'eau entraîneront à la longue des pénuries d'eau si la couverture devait augmenter la mettre en adéquation avec les objectifs gouvernementaux.

- Pouvez-vous suggérer une solution à ce problème ?

Fiche 6a – Gestion du système de transport à Delhi¹

Au milieu des années 90, Delhi était l'une des villes les plus polluées au monde. Près de 70 pour cent de la pollution de l'air était imputable aux véhicules, du fait d'une planification du transport et d'une gestion de la circulation qui laissaient à désirer, d'une technologie de conception des moteurs dépassée et fortement polluante – notamment les moteurs à deux temps – et du faible niveau des normes de maintenance des véhicules. Les carburants étaient de mauvaise qualité, et ils étaient souvent frelatés, en général au moyen de substances fortement polluantes telles que le pétrole lampant ou les dissolvants. En 1995, l'OMS estimait que la pollution de l'air à Delhi – notamment les quantités élevées de matières particulaires respirables en suspension (MP10) – étaient responsables de près de 7 500 décès précoces par an.

Mesures de politique générale

- La Cour suprême a mis en place l'Autorité (de prévention et de contrôle) de la pollution de l'environnement (EPCA) qui a élaboré un Plan d'action de réduction de la pollution atmosphérique par :
- la conversion de la flotte des autobus urbains à la consommation de Gas naturel comprimé (GNC) au plus tard en fin mars 2001
- l'augmentation de la flotte d'autobus en la faisant passer de 6 000 à 10 000 véhicules
- la suppression de l'essence plombée et l'adoption de mesures visant à introduire des carburants plus propres
- l'imposition, le jour, de restrictions sur le mouvement des Poids lourds (PL)
- l'adoption de mesures visant à réduire les émissions provenant des véhicules commerciaux et de transport de marchandises grâce à l'amélioration des carburants et des technologies
- l'observation obligatoire à partir de 2 000 des normes Euro II pour les véhicules neufs,
- la conversion des tricycles et des taxis à la consommation de carburants propres (GNC)

Impacts

- Vers la fin de 2002, le dernier autobus diesel avait disparu et il y avait 57 000 véhicules consommant du GNC qui circulaient en ville.
- Vers 2009, ce nombre était passé à 100 000, dont 10 200 autobus et tous les taxis et tricycles circulant en ville.
- Le programme a permis d'optimiser l'amélioration de la qualité de l'air en ciblant les sources importantes de MP10 qui se sont stabilisées à leurs niveaux de 1998: les autobus, les tricycles et les taxis équipés respectivement de moteurs diesel fortement polluants et les moteurs à essence à deux temps,.
- À Delhi, 3 600 vies sont sauvées chaque année du fait de la réduction de la pollution de l'air (Banque mondiale, 2005).

Leçons tirées

- La mise en place d'une réglementation stricte en matière de technologie constitue la meilleure stratégie visant à remédier au problème urgent de la pollution qui a des impacts graves sur la santé.
- Toutefois, l'effet de rebond n'a pas été pris en compte dans l'élaboration de la politique, ce qui a réduit à néant les progrès enregistrés par le programme en matière de réduction de la pollution de l'air et des émissions de GES.
- En particulier, les décideurs n'ont pas redressé la politique fiscale de distorsion qui taxe en fonction des distances parcourues et aux termes de laquelle le taux appliqué aux véhicules de transport en commun est plus que le double de celui qui est appliqué aux voitures privées.
- Des mesures sont en train d'être mises en œuvre en vue de réduire ces effets de rebond et d'encourager une plus grande utilisation du système de transport en commun.
- Le cas de Delhi est l'illustration de ce qui peut tourner mal lorsque les mesures de politique générale ne ciblent qu'un aspect particulier d'un problème donné au lieu de le prendre dans son intégralité. Le Plan d'action ciblait directement les réductions d'émissions automobiles, sans tenir

¹ Cette fiche vient en complément aux réponses au Point 2) Élaboration de la politique sur la Fiche 6, « Surmonter les obstacles à la politique », basé sur le cas de Delhi.

compte d'une politique intégrée en matière de transport dans la perspective de la planification à long terme d'un développement durable du secteur.

- Les impacts environnementaux et sanitaires néfastes découlant de la circulation des véhicules privés devraient être taxés au niveau de tous les aspects de la politique de transport et de planification, et cette taxe devrait être prise en compte par des moyens d'action tels que la politique et les réglementations en matière de stationnement ou par d'autres mesures visant à limiter l'utilisation des voitures privées en milieu urbain.



Séance 2-5: Programme d'investissement écologique pour le Gothland

Exercice: Élaboration et mise en œuvre d'un programme de subventions écologiques



Objectifs

Les participants apprennent les facteurs clés qui doivent entrer en ligne de compte dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme de subventions écologiques.



Durée 165 mn



Cadre

Exercice d'étude de cas: travail en groupe et séance plénière



Outils pédagogiques:

Fiche 7: Programme de subventions écologiques pour le Gothland

Fiche 7 - Exercice: Programme d'investissement écologique pour le Gothland

Instructions

- Lire les informations générales / la tâche ci-dessous
- Mettre sur pied un groupe de travail composé de 4 à 6 personnes (chaque membre de l'équipe représente une des institutions ci-après: Ministère de l'environnement, Ministère des finances, Ministère de l'industrie et de l'énergie, la Chambre du commerce, l'une des banques majeures, l'un des groupes majeurs de la société civile).
- Choisir au sein du groupe un rédacteur (qui sera chargé de résumer sur le tableau à feuilles mobiles les conclusions des discussions) et un porte-parole (qui sera chargé d'exposer ces résultats en séance plénière)
- Discuter les informations / de la tâche au sein du groupe (utiliser le tableau ci-après sur lequel figurent quelques pistes) et résumer les résultats obtenus par l'équipe sur le tableau à feuilles mobiles ; accorder une attention particulière aux tâches assignées à l'équipe par le formateur
- Présenter les résultats au cours de la séance plénière qui suivra le travail en groupe

Contexte et activité

Le Gothland a adopté une nouvelle taxe sur les émissions de SO₂ et une autre sur les produits. Cette dernière est appliquée aux sacs à rebut et aux matériels plastiques, en papier et en carton. La législation et la politique en la matière stipulaient que 60 % des recettes générées par ces taxes ira aux investissements d'appui à la nouvelle politique environnementale tout en accordant la priorité à la « gestion des déchets », « l'utilisation rationnelle de l'énergie » et la « modernisation basée sur les écotecnologies » en privilégiant les investissements qui favorisent une plus forte croissance économique au Gothland.

Au cours de la phase préparatoire du processus de conception des nouvelles écotaxes, les estimations chiffrèrent à près de 20 millions de dollars EU par an les recettes totales qui devaient être générées. Vu que les taux d'imposition applicables aux émissions de SO₂ et au matériel d'emballage étaient élevés, il était prévu une diminution progressive des recettes que rapporteraient les nouvelles écotaxes. Le gouvernement avait aussi indiqué qu'un nouveau programme de subventions écologiques ne serait en place que pour une durée limitée – et qu'au lieu de constituer une entrave aux financements d'apparition récente basés sur les mécanismes du marché, il devrait plutôt donner une impulsion à ces financements.

Vous constituez un Groupe de travail nommé et mis en place par le gouvernement pour concevoir et élaborer le nouveau programme de subventions écologiques en question pour le Gothland. Dans ce groupe de travail figurent des représentants de tous les ministères concernés (environnement, finances, énergie, industrie), des associations professionnelles choisies dont un représentant des banques commerciales, ainsi que des représentants choisis de la société civile. Entre autres, vos termes de référence portent sur les activités spécifiques ci-après :

- 1) Formuler des recommandations claires relatives à la forme juridique et à la structure de

gouvernance du nouveau programme de subventions écologiques dont: le statut juridique ; la forme et la position institutionnelles par rapport aux Ministère de l'environnement et des finances ; les attributions et la composition du Conseil d'administration ; et la structure de la direction du programme.

- 2) Présenter les grandes lignes et le contenu éventuel du premier programme de travail annuel ("stratégie en matière de dépenses annuelles") du programme, y compris le choix des produits financiers et les conditions qui y sont liées dans les domaines de dépenses prioritaires; donner un aperçu des domaines d'interventions privilégiés et le contenu éventuel du premier programme de travail à long terme ("stratégie en matière de dépenses triennales") du programme.
- 3) Présenter les grandes lignes des modalités et règles de fonctionnement du programme, en particulier la gestion du cycle du projet (GCP) qui comporte l'ensemble des étapes administratives applicables à chaque projet destinataire d'un financement sollicité auprès du nouveau programme, notamment les procédures:
 - d'identification des projets en vue d'un appui éventuel
 - de présélection des projets sur la base de critères d'éligibilité
 - de sélection des projets sur la base de critères d'évaluation et d'un classement hiérarchique
 - de passation de marchés
 - de suivi de la mise en œuvre des projets
 - d'évaluation rétrospective des projets
- 4) Présenter l'ébauche de lignes directrices en matière d'élaboration de rapports, d'activités de vulgarisation et de promotion tout en définissant des mesures de nature à garantir au plan du fonctionnement une plus grande transparence et l'obligation de rendre des comptes, y compris : des exigences minimales en matière d'élaboration de rapports annuels, d'action d'information du site Web, de comptabilité / audit, etc.

Programme d'investissement écologique pour le Gothland – questions / pistes clés

Domaine	Tentez d'apporter des réponses aux questions suivantes
1. Forme juridique et structure de gouvernance (SJG)	Quelle forme juridique devrait prendre le programme? Que contiennent essentiellement les statuts du programme? Quelle serait la composition la plus pertinente du Conseil d'administration? Quelles devraient être les attributions du Conseil d'administration? Quel est le profil et quelles sont les tâches du directeur général du programme? Quelles autres postes devraient être pourvus en vue de permettre le fonctionnement harmonieux du programme (organigramme du

Domaine	Tentez d'apporter des réponses aux questions suivantes
	programme)?
2. Stratégie en matière de dépenses triennales / à long terme (« SDL »)	<p>Veillez déterminer 3 à 4 domaines majeurs de dépenses à long terme du programme tout en justifiant votre choix</p> <p>Pour chaque domaine cité, essayez de déterminer 4 à 5 sous-domaines de dépenses</p> <p>Définissez des critères d'éligibilité pour chacun des domaines de dépense</p>
3. Stratégie en matière de dépenses annuelles (« SDA »)	<p>En ce qui concerne le programme de dépenses annuelles, choisissez plusieurs sous-domaines au niveau du programme de dépenses triennales et justifiez vos choix</p> <p>Pour chaque sous-domaine, décidez des méthodes d'identification des projets (soumission des projets n'importe quand vs appels d'offres publics)</p> <p>Pour chaque sous-domaine, définir les produits financiers qui seront disponibles (par exemple dons, prêts concessionnels, intérêts bonifiés, financement par actions) et à quelles conditions. Donnez le bien-fondé de votre choix</p> <p>Pour chaque sous-domaine, définissez les besoins en matière de cofinancement</p>
4. Gestion du cycle du projet («GCP »)	<p>Eu égard à la présélection des projets: quel type d'information les promoteurs de projets seront-ils tenus de fournir? Quels seront les critères appliqués en matière de présélection ?</p> <p>Eu égard à la sélection des projets: dressez une liste de critères d'évaluation (techniques, administratifs, économiques / financiers) qui pourraient s'appliquer à un de vos sous-domaines de dépenses choisis. Veuillez par ailleurs indiquer un système de notation qui devrait régir le classement et la sélection des propositions de projet</p> <p>Quels devraient être les exigences minimales et le contenu des contrats standard qui seront attribués aux promoteurs de projets retenus?</p>
5. Élaboration de rapports, activités de vulgarisation et promotion («RVP»)	<p>Quelles sont les exigences minimales que vous proposez en ce qui concerne le contenu du rapport annuel du programme ?</p> <p>Quelles sont les exigences minimales que vous proposez en ce qui concerne le contenu et la gestion du site Web du programme ?</p> <p>Quelles sont les exigences minimales que vous proposez en ce qui concerne la politique du programme en matière vulgarisation (c'est-à-dire les voies et moyens permettant au programme d'établir des relations avec les parties prenantes pertinentes) ?</p> <p>Quelles sont les exigences minimales que vous proposez en ce qui</p>

Domaine	Tentez d'apporter des réponses aux questions suivantes
	concerne la comptabilité et la révision des comptes (contrôle financier) ?

Module 3: Analyse de l'économie et des instruments existants



Séance 3-1: Analyse de l'économie politique de la RFE dans votre pays



Objectifs

Les participants sont aptes à analyser l'économie politique de la RFE dans leurs pays respectifs.

1. Questions macroéconomiques
2. Législation environnementale et en matière de RFE
3. Fonctionnement du système fiscal
4. Problèmes liés à la mise en œuvre



Durée (60-90 mn)



Cadre

Exposé et application en travail de groupe, et compte rendu en séance plénière

Instructions

Vous êtes chargé de jeter des bases solides en vue de l'introduction de la RFE dans votre pays.

Veillez procéder à l'analyse de la situation de votre pays en vous référant aux questions ci-après. Reportez vos résultats sur le tableau à feuilles mobiles.

Les questions suivantes vous serviront d'orientation (60 mn):

- Quels sont les facteurs liés à la mise en œuvre de la RFE dans votre pays ?
Portez vos réflexions sur :
 - **Les mesures fiscales environnementales en place ainsi que la politique et la législation connexes**
par exemple les taxes, redevances, exonérations de taxe, subventions pertinentes, etc. Quelles sont les questions liées à la mise en œuvre de ces instruments ? Etc.
 - **Les régimes déjà existants en matière de main-d'œuvre, de consommation et d'impôts sur le capital**
par exemple, comment fonctionnent les mesures fiscales actuelles qui s'appliquent à la main-d'œuvre, à la consommation et aux flux des capitaux, et lesquels de ces régimes se prêtent-ils à être réformés dans le cadre de la RFE ? Etc.
 - **Les capacités de mise en œuvre au sein des ministères pertinents, de l'administration et des organismes chargés du contrôle**, par exemple, dans quels domaines le secteur privé aura-t-il besoin de renforcer ses capacités en vue d'être apte à assurer efficacement la mise en œuvre de la RFE ? Etc.
 - **Le contexte économique**
par exemple, quelle est la structure de l'économie? Quelle est la typologie des industries dominantes ? Quelles sont les sources et la répartition des richesses ? Quelle est la structure de la production de l'énergie et de sa fourniture ? Quels sont

les types de propriété (foncière) ? Quelles sont les distorsions du marché existantes (du point de vue environnemental) ? Quels sont les mécanismes financiers existants à l'appui des investissements environnementaux ? Etc.

- **Le contexte politique**

par exemple, quelles sont les tendances du paysage politique (changement de politiques des partis, programmes politiques)? Comment fonctionnent les processus décisionnels ? Quelle est l'organisation et quel est le fonctionnement des groupes d'intérêt pertinents ? Quelles sont les conjonctures favorables à la nouvelle politique? Etc.

- **Le contexte social**

par exemple, quels sont les groupes vulnérables? Quelles sont les questions pertinentes à la RFE ? Quelles sont les sources potentielles d'appui à la politique ? La situation de l'alphabétisation ? La sensibilisation des diverses couches de la société aux questions environnementales ? La disponibilité de canaux d'information et la qualité des informations déjà existantes sur les questions environnementales ? Etc.

- o Quelles sont les conditions propices nécessaires à la mise en œuvre de la RFE dans votre pays?

Comment vous y prendrez-vous pour créer ces conditions?

De manière aussi succincte que possible (peut-être 5 mn par groupe), chaque groupe devrait présenter ses principales conclusions aux autres groupes. Les résultats seront ensuite comparés.

Séance 3-2: La RFE et le secteur du transport au Murundi



Objectifs

Les participants sont capables

- d'identifier des mesures de RFE potentielles pour le secteur du transport (exercice 1)
- d'élaborer une proposition de réforme de la politique (exercice 2)

Exercice 1: Analyse du secteur du transport au Murundi



Durée 60-90 mn



Cadre

Exercice d'étude de cas: travail en groupe et séance plénière



Outils pédagogiques

Fiche 8: Informations générales sur le Murundi

Fiche 9: Prix du carburant et taux d'imposition appliqués au carburant au sein du secteur du transport du Murundi

Fiche 10: Aspects de l'analyse de l'économie politique de votre propre pays

Activité

Vous constituez des équipes de conseillers auprès de divers ministères du Murundi (Finances, Environnement, Transport) qui vous ont demandé de procéder à une analyse l'économie du secteur du transport en vue d'une éventuelle révision de la politique de RFE.

Instructions

Veillez mener des discussions sur le sujet au sein de votre équipe en vous référant aux informations générale (*Fiche 8*) et au tableau ci-après (*Fiche 9*) ainsi qu'à toutes les questions suivantes. Porter ensuite vos résultats sur le tableau à feuilles mobiles :

1. Quel impact le prix de l'essence qui ne cesse de croître a-t-il eu sur ses ventes ?
2. Les prix de l'essence, du gazole et du pétrole lampant reflètent-ils ceux du marché ?
Comment le savez-vous ?
3. Qu'est-ce que cela vous apprend par rapport à l'efficacité éventuelle des nouvelles mesures de RFE ciblant les prix fluctuants de l'essence ?
4. Le Murundi connaît un taux d'inflation moyen de 10 pour cent. Qu'est-ce que cela vous dit sur l'évolution des prix du carburant entre 2000 et 2007 ?

5. Comment un taux d'inflation de 10 pour cent exerce-t-il une influence sur l'effet incitatif d'une taxe, disons de 1 centime par unité physique telle que le litre ou le kWh?
6. Quelles sont les tendances qu'on peut identifier au niveau du coût du transport en commun ? Pouvez-vous identifier les causes de ces changements ?

La *Fiche 10* contient des exemples du type de questions pouvant faire l'objet d'une évaluation.

Fiche 8 – Étude de cas: le Secteur du transport au Murundi

Informations générales: le Murundi

Le Murundi est un pays relativement petit dont la population est de 19 million d'habitants et la superficie totale de 85 000 km². Au cours de ces 15 dernières années, son produit intérieur brut (PIB) a enregistré une croissance économique modeste de près de 3 pour cent. En 1990, le revenu annuel par habitant du pays se situait autour de 600 euros, ce qui est passé à 750 euros en 2002 et à 900 euros en 2007. En 2007, le PIB du pays était estimé à 100 milliards d'euros (1 euro = 100 dollars du Murundi).

Depuis les années 80, l'agriculture n'a cessé de perdre de l'importance face aux produits manufacturés, et elle contribue actuellement à hauteur de 16 pour cent au PIB. L'industrie manufacturière intervient pour 27 pour cent dans le PIB, alors qu'en 2007, la part du secteur du transport dans la croissance globale du PIB était d'environ 27 pour cent.

Le déficit budgétaire total du pays est estimé à 10 pour cent de son PIB alors que depuis quelques années, le pays a connu un taux d'inflation d'environ 10 pour cent.

En 2007, l'ensemble des recettes fiscales réalisées par le Murundi représentait 19 pour cent de son PIB. La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) équivaut à 34 pour cent des recettes fiscales totales, contre 17 pour cent seulement pour ce qui est de la taxe sur le revenu. Les droits à l'importation constituent une source importante de recettes, car représentant 11 pour cent des recettes totales de l'état.

En 2007, les recettes globales générées par la fiscalité écologique se chiffraient à 0,5 pour cent du PIB, soit 500 millions d'euros, c'est-à-dire environ 2,5 pour cent de l'ensemble des recettes fiscales. C'est le secteur du transport qui a fourni plus de la moitié des recettes issues de la Réforme de la taxe environnementale (RTE).

Les subventions respectueuses de l'environnement – pour les services de transport, l'approvisionnement en eau et l'assainissement – se sont chiffrées à 750 millions d'euros, soit 0,75 pour cent du PIB. Autrement dit, les recettes consacrées au financement des subventions environnementales sont plus élevées que celles générées par les mesures de RFE. Il n'y a pas eu d'évaluation de l'ensemble des subventions préjudiciables à l'environnement, mais les estimations en la matière se situent dans une fourchette de 750 millions d'euros à plus de 2,5 milliards enregistrés en 2007.

Informations générales sur le secteur du transport: La flotte automobile du Murundi est inefficace (forte consommation de carburant) et elle est très polluante (peu de technologies peu polluantes installées). Les véhicules de transport public constituent près de 30 pour cent de cette flotte (dont des autobus, des minibus et des taxis), contre 35 pour cent en ce qui concerne les véhicules de transport routiers. Les 35 pour cent restants sont des véhicules particuliers qui peuvent se répartir comme suit : 55 pour cent de véhicules à la fois vieux, inefficaces et fortement polluants, 10 pour cent de véhicules moins vieux équipés de gros moteurs, et 35 pour cent de scooters et de motocyclettes.

Fiche 9 - Tableau: Prix et taux d'imposition du carburant au sein du secteur du transport au Murundi

(100 dollars du Murundi = 1 euro)

Prix du brut / baril ²	2 200	9 700	Une augmentation rapide des prix a été enregistrée entre fin 2007 et mi-2008, ce qui a fait passer le prix du brut de 57 euros / baril en fin 2007 à 76 euros / baril en mai 2008
Prix du brut / litre	14	64	Le coût du raffinage / litre d'essence, de gazole et de kérosène se situe dans la fourchette de 40 à 60 dollars du Murundi
Prix de l'essence / litre	50	80	Prix incluant taxes d'accise, TVA et autres taxes
Prix du gazole / litre	25	50	
Prix du kérosène / litre	18	34	
Taxe d'accise sur l'essence Centime / litre	24	20	
Taxe d'accise sur le gazole Centime / litre	4	2,5	
Taxe d'accise sur le kérosène Centime / litre	0	1,25	
Ventes d'essence (x1 000 litres)	310	830	
Ventes de gazole ³ (x1 000 litres)	2 200	2 600	
Ventes de kérosène ⁴ (x1 000 litres)	320	360	
% Taux de la TVA	12 %	15 %	Gazole exonéré
Biocarburants	-	-	Non utilisés en grandes quantités au Murundi et exonérés d'imposition.
Mesures fiscales concernant le transport public			
Taux de TVA appliqué aux tickets de transport	6 %	7,5 %	
Taxe de circulation	-	-	Véhicules diesel de plus de 5 sièges exonérés
Coût moyen d'un aller simple par transport urbain	2	6	(TVA incluse)

³ Le prix du brut est celui du pétrole non raffiné sur le marché mondial. Une fois le pétrole raffiné, les prix des produits varient d'un pays à l'autre, en particulier du fait des différences importantes qui existent en matière de fiscalité. Il n'existe donc pas de prix unique de l'essence sur le marché mondial.

⁴ Au Murundi, le gazole est non seulement utilisé pour le transport, mais aussi à des fins domestiques et pour faire marcher les pompes d'irrigation.

⁵ Au Murundi, le kérosène est utilisé par les populations très pauvres pour la cuisson et l'éclairage. Le système d'imposition ne fait aucune différence entre les utilisations finales du kérosène. C'est pourquoi il apparaît ici (le kérosène est aussi utilisé comme carburant dans le transport aérien où il est exonéré de taxe au Murundi).

Fiche 10 – Quelques questions qui pourraient être examinées avant la formulation des propositions de RFE (liste non exhaustive)⁵

1. Questions macroéconomiques

- a. Quels sont les secteurs majeurs de l'économie?
Sont-ils à forte intensité de main-d'œuvre, de ressources énergétiques ou de capitaux?
- b. Quels sont les impacts environnementaux majeurs des secteurs ?
- c. Quels sont les secteurs qui créent le plus de valeur ajoutée? Ceux qui créent le plus d'emplois ?
- d. Dans quelle mesure de secteur de l'éco-industrie pourrait-il parvenir à jouer un plus grand rôle au sein de l'économie ? Quels types de politiques pourraient éventuellement faciliter cela ?

2. La législation relative à l'environnement

- a. Quelles sont les règles et réglementations qui existent dans votre pays en matière d'utilisation de l'énergie et des ressources ? De pollution de l'air, des ressources en eau et du sol ? De gestion des ressources en eau et de fourniture d'électricité? De gestion des eaux usées et des déchets solides?
- b. Quels sont les instruments économiques et financiers liés aux domaines politiques susmentionnés qui ont-ils été mis en application dans votre pays?

3. Le fonctionnement du système budgétaire

- a. Certains des réglementations et instruments susmentionnés sont-ils contradictoires?
- b. Certains des réglementations et instruments susmentionnés sont-ils sources de dommage à l'environnement et / ou de pollution ?
- c. Sur le plan des instruments économiques, quelles sont celles des recettes dont le recouvrement revient aux autorités régionales et à l'administration locale ? Comment sont recouvrées et utilisées les recettes ? Comment jugez-vous l'efficacité du dispositif de recouvrement ? Les instruments ont-ils réalisé leur finalité telle que définie dans la législation et la politique ? Quels sont les problèmes majeurs auxquels se trouve confrontée la mise en œuvre de ces instruments ?
- d. Sur le plan des instruments financiers, quels sont les programmes de subventions écologiques existants et comment fonctionnent-ils dans la pratique (type de programme, stratégies de dépense à court / moyen termes, éligibilité et critère de sélection, etc.) ? Leur structure de gouvernance est-elle pertinente et efficace?
- e. Comment est élaboré le budget public annuel? Des critères de durabilité sont-ils pris en compte dans le processus? Comment les questions environnementales peuvent-elles être intégrées dans la politique budgétaire ?
- f. Existe-t-il des subventions directes et indirectes préjudiciables à l'environnement? Pourquoi ont-elles été mises en place ? Quels en sont les gagnants et les perdants ? Est-il possible qu'elles fassent l'objet de réforme ou de suppression progressive ?

⁵ Veuillez noter que la présente fiche est donnée aux participants à titre indicatif, au cas où ils éprouveraient des difficultés au niveau d'une étape quelconque de l'exercice et pour les aider à mener la réflexion sur la politique économique de leur pays. Il est impossible de dresser une liste exhaustive des questions à prendre en compte dans les préparatifs de la mise en œuvre des instruments de RFE, puisque les questions pertinentes varient d'un secteur à l'autre et en fonction du contexte des pays.

4. Questions liées à la mise en œuvre

- a. Quels sont les éléments de la législation et la politique en place peuvent-ils servir de tremplin à un processus d'affinement et / ou de réforme ?
- b. En principe, que devrait comporter la réforme des règles existantes?
Une telle réforme serait-elle politiquement faisable et pourrait-elle déboucher sur une politique moins coûteuse ?

Exercice 2: Élaboration d'une proposition de réforme de la politique destinée au secteur du transport du Murundi



Durée 80-100 mn



Cadre

Exercice d'étude de cas: travail en groupe et séance plénière



Outils pédagogiques

Fiche 11: Mesures fiscales concernant les produits autres que les carburants et destinées au secteur du transport du Murundi

Fiche 12: Recettes et utilisation des carburants au Murundi

Activité

Vous constituez des équipes de conseillers auprès de divers ministères du Murundi (Finance, Environnement, Transport, etc.), et vos ministères vous demandent:

- de procéder à une analyse des politiques en place au sein du secteur du transport du Murundi pour identifier d'éventuelles contradictions ou omissions (en répondant aux questions ci-dessous) et
- d'élaborer une proposition de réforme de ces politiques.

Instructions

Dans le cadre de cette mission, vous devez procéder à l'examen et à l'analyse de la législation fiscale en vigueur au sein du secteur du transport du pays. Vous aurez donc à:

- identifier les forces et faiblesses de la législation existante
- indiquer les aspects du régime fiscal existant qui constituent des entraves à la politique environnementale
- élaborer à partir des conclusions tirées une proposition de réforme destinée au secteur du transport du Murundi.

Utilisez les informations que contiennent les tableaux ci-dessus et ci-dessous (*Fiches 8 et 12*) et portez les résultats de vos réflexions sur le tableau à feuilles mobiles / tableau.

Vous pouvez utiliser vos réponses aux questions suivantes qui pourront vous aider à structurer votre proposition.

1. Quelle conclusion pouvez-vous tirer sur les liens qu'entretiennent les recettes et l'utilisation de l'énergie au Murundi?
2. Quels sont les gagnants et les perdants de la politique de subventions des prix des combustibles ?
3. Existe-t-il des domaines où des sources potentielles de recettes ne sont pas efficacement ciblées?
4. À votre avis, y a-t-il des implications pour le budget général ? Si oui, lesquelles?
5. Comment pourriez-vous augmenter ou reformer les taux d'imposition existants?
Quels sont les domaines que devrait cibler une réforme fiscale écologique?
Quelles sont les mesures compensatoires dont vous tiendrez compte et pour qui?

À l'issue de la séance, les diverses conclusions et propositions de l'ensemble des équipes seront présentées et discutées en plénière.

Fiche 11 - Tableau: Mesures fiscales concernant les produits autres que les carburants et destinées au secteur du transport du Murundi

*Tous les montants sont exprimés en dollars du Murundi (100 dollars du Murundi = 1 Euro)

	2000	2007	Remarques
Taxe annuelle de circulation	20 000	20 000	Véhicules diesel équipés de plus de 5 sièges exonérés
Prélèvements sur les ventes de véhicules	0	10 %	10 % du prix de vente à supporter par le vendeur
Fonds de garantie automobile	350	250	À acquitter en sus de la taxe de circulation et concomitamment
Redevance sur la délivrance des autorisations d'exploitation routière	3 000/an	5 000/an	Taux forfaitaire à acquitter sur tous les véhicules
Redevance de départ aéroportuaire	500-1 500	500-2500	Taux variant en fonction de la capacité de l'aéronef et de sa destination
Exonérations accordées sur l'électricité utilisée dans le transport public	L'électricité à l'usage du secteur du transport public est exonérée de TVA (le diesel est totalement exonéré de TVA)		
Plafonnement des prix de l'essence, du gazole et du kérosène.	Augmentations des prix du carburant plafonnées au maximum à 2 dollars du Murundi par mois et par litre.		

Fiche 12 - Tableau: Revenu et consommation de carburant au Murundi

Produit	Pourcentage du revenu total consacré à l'achat de carburants par quintile du revenu (Q)				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Kérosène	37	24	11	11	8
Diesel	6	6	5	8	10
Essence	0	6	3	8	11
% total du revenu consacré au carburant	43	36	19	27	29

Les plus pauvres



Les plus riches

Indications pour la lecture du tableau (voir le chiffre surligné en jaune):

Ce chiffre représente le pourcentage du revenu total consacré aux achats de gazole par la deuxième catégorie sociale la plus nantie. Dans ce tableau, la population est divisée en cinq (5) groupes de taille identique pour des raisons d'ordre analytique, et à chacun des groupes il a attribué le nom de "quintile de revenu".

Module 4: Intérêts des parties prenantes en matière de combustibles fossiles et d'énergie



Séance 4-1: Exposé préliminaire



Objectifs:

Les participants

- sont capables d'élaborer et de présenter des arguments en faveur de la RFE aux responsables gouvernementaux
- ont acquis de nouvelles aptitudes en matière de gestion des concertations avec les parties prenantes sur la RFE



Durée 45-60 mn



Cadre – Séance plénière

Exposé et discussion en séance plénière

Séance 4-2: Étude de cas: Suppression des subventions préjudiciables à l'environnement au "Nira"



Objectifs:

Les participants sont capables:

- d'élaborer en peu de temps les éléments d'une proposition de politique visant à réformer les subventions préjudiciables à l'environnement (SPE) au sein des secteurs des combustibles fossiles et de l'énergie
- d'examiner des méthodes visant à faire face à l'opposition des parties prenantes à ces propositions,
- d'élaborer des solutions novatrices.

Exercice: Élaboration d'une stratégie visant à remédier aux préoccupations des parties prenantes au "Nira"



Durée totale: 150-180 mn



Cadre

Exercice d'étude de cas: travail en groupe et séance plénière.



Outils pédagogiques:

Fiche 13 – Informations générales: le « Nira » – une économie tributaire des subventions.

Fiche 14 – Impact de la réforme sur les parties prenantes et réponses de politique publique éventuelles.

Fiche 15 – Formulaire de proposition de politique.

Activité

Le gouvernement actuel du "Nira" s'est engagé à supprimer les subventions aux carburants et à l'électricité.

Cependant, en dépit de la rationalité et de la nécessité de ces politiques – les politiques actuelles ne sont durables ni de point de vue fiscal ni du point de vue environnemental – elles devront éventuellement susciter une opposition émotionnelle dès leur annonce. Il est donc impératif de procéder à une planification minutieuse en vue d'atténuer cette opposition et d'envisager sérieusement des méthodes visant à y faire face avant l'annonce des politiques.

En conséquence, le gouvernement a demandé à votre groupe d'experts en orientation stratégique d'élaborer une réforme qui tient compte des préoccupations et objections des parties prenantes des augmentations des prix des combustibles et de l'énergie.

Instructions

Veillez former 3 à 4 équipes dont chacune aura à élaborer un plan d'action détaillé de réforme pour la gestion du processus de réforme. Ce plan d'action devrait reposer sur :

- une **liste de parties prenantes** touchées par la réforme, y compris l'analyse de leurs intérêts ainsi que leurs réactions éventuelles à la réforme
- des propositions visant la prise en charge de réactions
- une analyse des avantages et inconvénients de votre proposition destinée au décideur

Votre groupe a une heure pour remplir la Fiche 15, le Mémoire au ministre, qui doit contenir le résumé de votre proposition de politique ainsi que ses avantages et inconvénients, tout en présentant les grandes lignes de vos idées les plus importantes quant à la gestion du processus de la réforme.

À l'issue des 60 mn, vous devez être prêts à faire un exposé professionnel de votre proposition au Ministre de l'Environnement / Finances / Énergie / l'Industrie (le formateur assignera un ministre à chaque groupe).

Fiche 13 – Informations générales: le « Nira » – réformer les subventions à l'énergie

Par le passé, les subventions ont été pour les gouvernements successifs du Nira un outil performant de promotion de l'appui politique, ce qui explique leur réticence à opérer des mutations profondes. En conséquence, les entreprises, les institutions et les ménages se sont adaptés au fil du temps aux prix subventionnés des combustibles et de l'énergie.

Le gouvernement nouvellement élu du "Nira" a finalement décidé de réformer ces politiques.

Face à l'exacerbation des appréhensions suscitées par la volonté affichée par le gouvernement quant à la mise en œuvre de ses plans, un grand nombre de parties prenantes puissantes, dont les industries à forte densité d'énergie et les partis politiques représentant les classes moyennes, ont commencé à militer énergiquement en faveur de la nécessité de maintenir les subventions aux combustibles et à l'énergie, et leur mobilisation n'a cessé de se renforcer considérablement tout au long du processus.

Le "Nira" est doté de quelques-unes des plus grandes réserves de pétrole au monde, et c'est un grand pays exportateur d'or noir. Les prix de l'essence et du gazole dans le pays, qui se chiffrent respectivement à 0,20 et 0,25 euro / litre, sont extrêmement bas – et ce, du fait des subventions directes et explicites aux carburants estimées à près de 18 pour cent de l'ensemble des dépenses publiques totales du pays.

Le coût élevé des subventions aux combustibles pratiqué au "Nira" découle en partie de l'inexistence de capacités de raffinage privées dans le pays, ce qui fait que plus de 90 pour cent de celles qui existent sont sous contrôle étatique. Bien qu'étant un exportateur majeur de pétrole brut, le "Nira" doit importer 30 pour cent de son essence et de son gazole – aux prix du marché mondial. La demande d'énergie nationale est soumise à une croissance annuelle de 5 pour cent, ce qui est dans une certaine mesure imputable aux mesures incitatives qui encouragent une utilisation inefficace des sources d'énergie. La pollution atmosphérique, celle notamment causée par les émissions des véhicules, pose de plus en plus problème dans les grandes villes du « Nira ».

Les prix de l'électricité, tant en ce qui concerne les consommateurs individuels que l'industrie, sont aussi largement subventionnés. Ces subventions représentent elles aussi 9 pour cent des dépenses publiques. 75 pour cent, 23 pour cent et 2 pour cent de l'électricité sont produits en recourant respectivement au gaz naturel, au pétrole et aux énergies renouvelables comme sources d'énergie. La demande nationale est soumise à une croissance annuelle de 8 pour cent, alors que 21 pour cent de la population n'est pas connecté au réseau national.

Au nombre des industries majeures du "Nira" figurent l'industrie pétrolière, l'industrie pétrochimique, les fabriques d'engrais et de ciment, l'industrie agroalimentaire, et les unités de fabrication de métaux ferreux et non ferreux. En 2007, le PIB du pays était estimé à près de 117 milliards d'euros, et le PIB par tête d'habitant à 5 830 euros. Le chômage a atteint le taux de 13 pour cent au cours de la même année, alors que près de 20 pour cent de la population vivait en deçà du seuil de pauvreté. Les gains potentiels attendus sur le plan de la prospérité suite à la suppression de ces subventions sont estimés à environ de 20 pour cent du PIB.

Par ailleurs, la politique de fixation des prix du carburant pratiquée par le "Nira" pose problème aux pays limitrophes dans la mesure où le niveau bas des prix qui y sont pratiqués a été source d'encouragement au trafic des carburants, ce qui les prive de l'essentiel de leurs recettes fiscales.

Fiche 14 – Impact de la réforme sur les parties prenantes et réponses de politique publique éventuelles

Partie prenante	Impact ressenti du fait des réformes des subventions aux combustibles utilisés par le secteur de la production de l'électricité et celui du transport	Réponses de politique publique éventuelles ?
Ménages à faible revenu en milieu urbain et rural		
Ménages à revenu moyen et élevé		
Administration		
Politiciens		
Producteurs et distributeurs de carburants		
Industries (à forte intensité d'énergie)		
ONG		
Autre?		

Module 6: Application à votre propre pays des connaissances acquises suite à votre participation au programme de formation en RFE



Séance 6-1: Conception d'un Plan d'action personnel



Objectifs

Les participants ont:

- intégré dans un Plan d'action les connaissances acquises suite à leur participation au programme de formation en RFE ;
- ont commencé à appliquer ce qu'ils ont appris et présenté au tableau au cours des séances de transfert de connaissances / d'application



Durée 90 mn



Cadre

Travail individuel / en groupe et séance plénière



Outils pédagogiques

Fiche 20 – Plan d'action en matière de RFE

Instructions

Vous avez 45 mn pour élaborer un Plan d'action personnel qui tient compte des conclusions que vous avez eu à porter au tableau / tableau à feuilles mobiles au cours des différentes séances, notamment les applications, ainsi que vos conclusions finales.

Pour votre Plan d'action, veuillez utiliser le cadre préparé pour vous sur le tableau à feuilles mobiles.

Fiche 20 – Plan d'action de la RFE

Mesure	Objectifs	Indicateur s	Actions/ Activités	Respon sable	Délai	Priorité



Séance 6-2: Suivi-évaluation



Objectifs

Les participants ont

- passé en revue le programme de formation ;
- évalué le degré d'atteinte des résultats ;
- une idée des actions potentielles à mener en complément au programme de formation.



Durée 30 mn



Cadre

Séance plénière.



Outils pédagogiques

Fiche d'évaluation, attestations

Objectifs de la formation en RFE

- Les participants ont compris les définitions, concepts et instruments de la RFE.
- Les participants sont capables d'appliquer ce savoir-faire à leurs propres pays / institutions.
- Au terme du programme de formation, les participants sont à même d'entamer l'application de ce savoir-faire au sein de leurs propres sphères d'influence en s'appuyant sur un Plan d'action.

Indicateurs de succès du programme de formation en RFE

1. L'évaluation du programme de formation par les participants est positive (voir le formulaire d'évaluation).
2. Il ressort des documents de travail (tableau à feuilles mobiles, cartes, etc.) que les participants ont activement pris part au programme et qu'ils ont saisi les messages véhiculés au cours de la formation (voir la documentation photographique ainsi que la présentation matérielle des documents).
3. Les participants ont élaboré un plan d'action au cours du programme de formation, et ce plan d'action indique de façon claire les mesures complémentaires à prendre au sortir du programme de formation (voir les *Plans d'action*).
4. 50 % des participants appliquent / ont commencé à appliquer leurs Plans d'action deux mois après la fin du programme de formation (voir soit l'enquête soit la réunion de suivi).



Séance 6-2: Suivi-évaluation



Objectifs

Les participants ont

- passé en revue le programme de formation ;
- évalué le degré d'atteinte des résultats ;
- une idée des actions potentielles à mener en complément au programme de formation.



Durée 30 min



Cadre

Séance plénière.



Outils pédagogiques

Fiches d'évaluation, attestations

Objectifs de la formation en RFE

- Les participants ont compris les définitions, concepts et instruments de la RFE.
- Les participants sont capables d'appliquer ce savoir-faire à leurs propres pays / institutions.
- Au terme du programme de formation, les participants sont à même d'entamer l'application de ce savoir-faire au sein de leurs propres sphères d'influence en recourant à un Plan d'action.

Indicateurs de succès du programme de formation en RFE

5. L'évaluation faite par les participants est positive (voir le formulaire d'évaluation).
6. Il ressort des documents de travail (tableau à feuilles mobiles, cartes, etc.) que les participants ont activement pris part au programme et qu'ils ont saisi les messages véhiculés au cours de la formation (voir la documentation photographique ainsi que la présentation matérielle des documents).
7. Les participants ont élaboré un plan d'action au cours du programme de formation, et ce plan d'action indique de façon claire les mesures complémentaires à prendre en vue du programme de formation à venir (voir le *Plan d'action*).
8. 50 % des participants appliquent / ont commencé à appliquer leurs Plans d'action deux mois après la fin du programme de formation (voir soit l'enquête soit la réunion de suivi).

Annexes

**Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays
Instruments de RFE – Définitions**

Le tableau ci-après est une récapitulation des caractéristiques, des forces et des faiblesses des instruments de RFE les plus importants. La liste devrait servir de référence préliminaire aux formateurs, car elle n'est ni exhaustive ni détaillée. Par ailleurs, les forces et les faiblesses d'instruments spécifiques varient considérablement selon le contexte des pays.

Pour de plus amples informations, veuillez vous référer au Rapport technique 8/2005 de l'AEE sur l'Utilisation des Instruments fondés sur les mécanismes du marché pour les besoins de la politique environnementale en Europe en cliquant sur le suivant: http://www.eea.europa.eu/publications/technical_report_2005_8 ainsi que d'autres liens que contient l'Annexe 4 du présent ouvrage.

Instruments	Définition				
L'Éco-fiscalité	La taxe environnementale est une taxe qui a pour assiette une unité physique (ou son substitut) ayant un impact négatif spécifique avéré sur l'environnement (Eurostat 2001).	Les taxes sont des paiements effectués en faveur du budget public général, sans contrepartie spécifique garantie à celui qui les acquitte (OCDE, 2003). Les taxes environnementales peuvent être appliquées à certains types d'émission , d'intrants, d'exploitation et de produits (GTZ, 1995). La décision d'instaurer une taxe devrait être prise en fonction de l'objectif de la politique et de sa faisabilité. Par exemple, si les émissions ne peuvent pas être taxées directement du fait des problèmes liés à leur suivi, on peut taxer en lieu et place un « intrant de processus » (GTZ, 2006). L'utilisation des recettes est régie par les gouvernements ou des organismes de l'état Personne ne se voit accorder des avantages directs en échange de l'acquiescement des taxes Leur acquiescement est obligatoire aux termes de la loi			
	Définition	Caractéristiques	Forces	Faiblesses	

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

<p>- Taxes sur l'exploitation des ressources naturelles, par exemple le bois, le pétrole</p> <p>Exemples positifs: 21, 23</p> <p>Exemples négatifs: 2, 4</p> <p>Autre: 14</p>	<p>Taxe sur l'exploitation des ressources naturelles:</p> <p>Recouvrement de loyers économiques sur l'exploitation des ressources renouvelables et non renouvelables.</p>	<p>Assiette: Le volume ou la valeur commerciale des ressources exploitées, ou les bénéfices engrangés par la compagnie qui exploite la ressource</p> <p>Affectation: Divers secteurs bénéficiaires, notamment le budget général. Les redevances constituent une source importante de recettes pour la plupart des gouvernements</p> <p>Exemples: Les redevances sur l'exploitation des ressources non renouvelables (par exemple les minerais, le pétrole brut, le gaz naturel). (OCDE, 2003)</p>	<p>Constitue une source régulière et fiable de recettes et permet de générer un important revenu supplémentaire.</p> <p>Comme il existe généralement des mécanismes de recouvrement des taxes, il n'est nullement besoin de mettre en place un nouveau système ou une nouvelle bureaucratie.</p> <p>L'instauration de nouveaux instruments fiscaux assortis d'une large assiette signifie que les gestionnaires des aires protégées sont moins tributaires des donateurs individuels.</p> <p>Les taxes appliquées aux avantages économiques découlant de l'utilisation des ressources placent l'économie sur une trajectoire plus durable.</p> <p>Elles génèrent des fonds destinés à la couverture des coûts liés à la mise en application et au suivi de nouvelles taxes</p>	<p>Nécessite de fortes capacités institutionnelles et fiscales. Il peut s'avérer difficile d'introduire de nouvelles taxes</p> <p>Accorder davantage de pouvoir aux autorités locales ou aux gestionnaires des aires protégées pourrait nécessiter la réforme de la législation en place.</p> <p>Cerner l'intégralité des coûts et avantages environnementaux constitue un processus à forte intensité d'informations.</p> <p>L'adoption de nouveaux instruments pourrait entraîner la prise de mesures iniques.</p> <p>Les instruments devraient être suffisamment souples pour permettre le recours à des méthodes par « tâtonnements ».</p>
--	--	--	---	--

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

			Elles renforcent la durabilité , par exemple celle des activités d'exploitation forestière, des avantages et aussi celle des collectivités à faible et moyen revenu	
	Définition	Caracteristiques	Forces	Faiblesses
- Taxes sur les produits, par exemple les pesticides, les batteries Exemples positifs: 3, 7, 8, 18, 19, 20, 21, 23	Taxes sur les produits: Elles sont prélevées sur les unités de substances nocives contenues dans les produits, généralement aux points de vente.	La taxe sur les produits est prélevée sur la base de l'unité de produit, si sa finalité est de réduire l'utilisation du produit en général (par exemple la taxe sur les pesticides) (AEE 2006).	Atteinte des objectifs environnementaux à moindre coût: Les améliorations de l'environnement interviennent aux meilleurs endroits en recourant à la meilleure technologie qui permet de réaliser l'objectif environnemental à moindre coût. Assure la promotion d'innovations propres à améliorer l'efficience des ressources et de technologies plus propres: les taxes environnementales servent de mesures incitatives permanentes et dynamiques aux activités de recherche sur les technologies écotecnologies, notamment si les entreprises se disent qu'elle s'inscrit dans la durée.	Les écotaxes sont rentables, mais elles ne peuvent garantir des niveaux de recette quantifiables définis (contraire aux échanges de droits d'émission). La souplesse en matière de législation fiscale offre des possibilités d'ajustement ultérieur – permettant de fixer les prix à un niveau qui encourage effectivement le changement. L'on doit prendre le soin d'assurer la prédictibilité des ajustements de prix, par exemple en recourant à un système d'indexation. Le risque perçu des impacts
- Taxes les polluants et les émissions, par exemple le dioxyde de soufre Exemples positifs: 1, 15, 22, 23, 25, 29 Exemple négatif:	Taxe sur les émissions: Elle est directement liée aux mesures (ou estimations) de la pollution causée (c'est-à-dire pollution atmosphérique ou de			

12	l'eau, contamination des terres, bruit) (AEE 2006).		<p>Réduit les distorsions: les recettes générées par les écotaxes peuvent servir à réduire d'autres taxes plus préjudiciables qui créent davantage de distorsions au sein de l'économie. Ce constat est surtout vrai par rapport à la taxe sur la main-d'œuvre.</p> <p>Mobilisation des recettes: Particulièrement en ce qui concerne les pays en développement, dont l'assiette de l'imposition est réduite et qui sont confrontés à des difficultés liées au recouvrement des recettes publiques, les écotaxes peuvent être une option attrayante de mobilisation des recettes publiques et de mise en adéquation des objectifs environnementaux et des objectifs économiques.</p> <p>Efficacité économique: toute initiative visant à internaliser les coûts et, ce faisant, à "redresser les prix", devrait se traduire par une plus forte efficacité économique, donc profiterait à l'économie dans son ensemble</p>	<p>sur la compétitivité peut susciter une opposition générale à une taxe et nécessiter des exonérations / des mesures compensatoires – bien qu'en réalité, il existe peu de données concourant à démontrer que ces taxes portent préjudice à la compétitivité.</p> <p>Les exonérations sont sources d'inefficacité: lorsque les entreprises s'attendent à des exonérations à long terme, par exemple en matière de taxes sur l'énergie, il existe très peu d'incitation économique à introduire des mesures de conservation d'énergie à moindre coût (Kohlhaas 2003).</p> <p>Les évasions fiscales (fuites): Les relocalisations en dehors des zones d'influence de la réglementation demeurent très certainement la forme d'évasion fiscale la plus courante,</p>
----	---	--	--	---

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

			<p>Moins de dépendance des importations de combustibles fossiles: moins d'exposition aux fluctuations de prix, une plus forte stabilité macroéconomique et de sécurité énergétique</p>	<p>entraînant des pertes économiques et compromettant l'impact environnemental de la taxe.</p> <p>Comportement illicite et corruption: Les entreprises peuvent tenter de se soustraire à l'écotaxe en adoptant un comportement illicite, par exemple la falsification des données sur la pollution ou la corruption des responsables gouvernementaux.</p> <p>Déficits d'information et influence politique: Afin que la politique puisse atteindre ses objectifs de manière efficace, elle doit s'appliquer à un éventail le plus large possible de pollueurs. Le déficit de données sur les sources de pollution ainsi que l'opposition de groupes de pression puissants peuvent constituer un facteur limitatif à cette démarche, entraînant ainsi</p>
--	--	--	---	--

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

				<p>l'exclusion potentielle de secteurs industriels vitaux ou de larges pans de l'économie informelle de l'application de la taxe.</p> <p>Contradictions des subventions accordées à des biens environnementaux importants mais rares (tels que l'eau) pour des raisons de politique sociale. Dans ce cas, une écotaxe pourrait être perçue comme un facteur réducteur de la redistribution et susciter une opposition politique.</p>
	Définition	Caracteristiques	Forces	Faiblesses
<p>Redevances et droits</p> <p>Exemples positifs: 5, 6, 11, 13, 16, 24</p>	<p>Les droits / redevances sont des frais perçus au titre de services spécifiques rendus à celui qui les acquitte.</p>	<p>Les redevances servent à couvrir le coût des services collectifs tels que le traitement ou l'élimination de la pollution causée par la consommation ou l'utilisation d'un produit. Elles représentent tout d'abord un moyen de financement du</p>	<p>Suscite une forte incitation en matière d'éco-efficacité et d'utilisation de technologies plus propres en décourageant les émissions, la constitution de déchets et l'utilisation des ressources environnementales (GTZ 2006)</p> <p>Un service commercialisable est fourni à des bénéficiaires</p>	<p>Considérations sociales: Faire payer pour des services qui étaient auparavant gratuits peut susciter des préoccupations quant à l'accès des pauvres à ces services, ce qui a placé les redevances sur l'eau au centre des débats. La possibilité de faire assurer des charges</p>

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

	<p>service en question (en d'autres termes le prélèvement au titre du principe du l'utilisateur / du pollueur payeur en retour d'une prestation de service obligatoire).</p> <p>Assiette: la qualité et la quantité du service fourni.</p> <p>Affectation des ressources générées: Variable, mais généralement, c'est l'Établissement/ l'Opération / la Direction de l'infrastructure / du service pertinent qui en est le bénéficiaire. S'il se trouve que par le passé c'est une entité publique qui était le prestataire dudit service, alors le droit / la redevance libère des ressources budgétaires.</p> <p>Exemples:</p> <p>- Les redevances sur l'approvisionnement en</p>	<p>identifiables – communication facile.</p> <p>Les bénéficiaires jouissent d'avantages directs et proportionnels en échange de l'acquittement de la redevance.</p> <p>Les transactions reposent sur le principe de la vente de gré à gré.</p> <p>Sert à couvrir les dépenses publiques: Le recouvrement intégral des coûts peut assurer l'autonomie financière des institutions, ce qui permet de libérer des ressources pour d'autres dépenses.</p> <p>Peut générer des ressources financières permettant d'élargir la couverture des infrastructures (approvisionnement en eau, assainissement, électricité)</p> <p>Facilité du suivi</p> <p>Des droits et redevances individuelles récompensent les usagers consciencieux</p> <p>Permet de faire payer au pollueur les coûts liés à la dépollution, par</p>	<p>disproportionnées par les pauvres suscitent déjà des inquiétudes et, ce, en fonction du mécanisme concret de fixation des tarifs. Une des solutions consiste à appliquer des redevances uniquement à partir d'un certain niveau de consommation ("tarifs sociaux") ou de mettre en place des mesures compensatoires.</p> <p>Par ailleurs, très souvent, les plus démunis ne profitent pas de prestation de services environnementaux gratuits / à bon marché, dans la plupart des cas, ils ne sont pas branchés au réseau.</p> <p>L'arbitrage entre les questions sociales et l'éco-efficacité: Du fait de considérations politiques quant aux conséquences sociales de l'application des redevances, l'on pourrait être amené à fixer des tarifs</p>
--	--	--	---

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

	<p>eau et la fourniture de l'électricité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les redevances sur la collecte et le traitement des déchets solides (y compris les déchets toxiques et dangereux). - Les redevances sur l'eau courante. <p>Le terme de "ticket modérateur" et fréquemment employé dans les cas d'utilisations non commerciales des ressources naturelles, (par exemple l'accès aux parcs nationaux ou aux fonds de chasse ou aux terrains de chasse naturels.</p> <p>Distinction entre charges et redevances: Aux termes de la législation fiscale allemande, les recettes générées par les redevances doivent servir à des fins</p>	<p>exemple, dans le cas des prélèvements effectués au titre de l'élimination et du traitement des déchets</p> <p>Les facteurs favorables à l'instauration de la <u>redevance sur les émissions</u> sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'existence de coûts de réduction différenciés pour diverses sources d'émission; - La facilité d'identification des sources d'émission; - Des méthodes peu coûteuses de suivi des émissions; - La possibilité technique de réduire les émissions. <p><u>Il est préférable d'avoir les redevances sur les produits</u> là où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les produits sont fabriqués en masse et sont facilement identifiables; - Il est possible de recourir aux 	<p>insuffisants à couvrir les coûts réels du service fourni et / ou dont l'insuffisance ne permet pas de d'obtenir un impact significatif sur l'amélioration de l'efficacité des ressources.</p> <p>Intérêt et attitude d'ordre managérial: Les droits et redevances peuvent être en contradiction avec les intérêts des fournisseurs de services publics dans la mesure où ils suscitent une opposition de la part de leurs clients ; ils font appel à des ajustements organisationnels et finissent par faire de l'obligation de rendre la règle un impératif. Lorsque les redevances ont pour effet de faire baisser la demande des prestations de service, les fournisseurs de services publics perdent des clients, des budgets et de l'influence.</p> <p>Vulnérables aux</p>
--	---	---	--

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

		spécifiques, alors que les taxes peuvent être absorbées par le budget général.	<p>mécanismes administratifs existants (par exemple celui du recouvrement de la TVA);</p> <ul style="list-style-type: none"> - La fabrication des produits, l'exploitation des ressources ou l'élimination des déchets et les activités de fabrication de produits génèrent des émissions dont les sources sont diffuses et difficiles à établir ; - Les consommateurs peuvent adopter d'autres produits; il existe une forte élasticité-prix de la demande. 	comportements illicites et à la corruption
	Définition	Caractéristiques	Forces	Faiblesses
<p>Subventions environnementales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subventions écologiques - Subventions ciblées - Subventions croisées 	Subvention: "Toute mesure qui permet de fixer pour les consommateurs des prix inférieurs à ceux du marché et pour les producteurs des prix supérieurs à ceux du marché, ou qui font baisser les coûts à la	Les institutions gouvernementales fournissent des appuis financiers explicites ou implicites aux ménages ou aux entreprises privées en vue de promouvoir, par exemple, une production et des services éco-efficients. Il existe trois catégories	Permettent de tirer parti des intérêts financiers des groupes ciblés: Les subventions constituent un instrument économique puissant visant à influencer les investissements et les décisions d'achat, puisqu'elles contribuent directement à la réduction des dépenses, à l'augmentation des recettes et à l'amélioration de la	Les subventions constituent un fardeau pour les budgets publics. Particulièrement en ce qui concerne des pays dont l'assiette de l'impôt est limitée et qui sont confrontés à des difficultés sur le plan de la création de recettes publiques, les subventions entraînent pour l'état une insuffisance de

<p>Exemples positifs: 5, 7, 10, 27, 28</p> <p>Exemple négatif : 9</p> <p>Autre: 14</p>	<p>fois pour les consommateurs et les producteurs ” (OCDE 1998).</p>	<p>principales d'aide financière:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les subventions directes telles que les dons ou les crédits. Celles-ci facilitent les investissements dans des technologies éco-efficientes en couvrant en partie les coûts encourus par les entreprises ou les ménages. • Les subventions indirectes sous forme de taux de (i) taxation différenciés ou d'exonérations de taxes, et (ii) la fourniture de biens tels que l'électricité ou l'eau et de services à des prix inférieurs aux prix réels, c'est-à-dire inférieurs à ceux du marché. Les subventions indirectes interviennent pour faire baisser les prix 	<p>rentabilité des biens et services.</p> <p>Efficacité immédiate: Dès que les subventions sont accordées, leurs effets se font sentir immédiatement, et avec elles, les possibilités de pertes de temps en matière de promotion de l'éco-efficacité sont comparativement réduites.</p> <p>Avantage pour les entreprises du point de vue de la compétitivité: Lorsqu'elles sont accordées au plan national ou régional, les subventions offrent aux entreprises bénéficiaires des avantages en matière de concurrence internationale. Elles peuvent contribuer sur les moyens et long termes à l'émergence d'une filière industrielle puissante et internationalement compétitive, et sont susceptibles de mettre un frein à la délocalisation d'usines à l'étranger.</p> <p>Appui à une étape précoce aux innovations: Les subventions facilitent le lancement à une étape précoce d'innovations sur le marché</p>	<p>ressources qui l'empêche de faire face à des obligations fondamentales telles que l'éducation, l'infrastructure, la sécurité, etc.</p> <p>Créent un dysfonctionnement au niveau du marché: Les subventions contrecarrent l'évolution normale du marché. Elles faussent les prix sur le marché en faisant baisser le prix de certains produits ou services. Ce faisant, les productions et les services qui ne seraient autrement pas rentables supplantent d'autres produits et services plus économiques, toute chose qui se traduit par des pertes nettes de bien-être.</p> <p>Traitement inégal réservé aux entreprises: Les subventions créent des groupes de bénéficiaires tout en défavorisant d'autres. Parmi ces derniers, on trouve souvent des entreprises</p>
---	--	---	--	---

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

		<p>des moyens, articles et services en vue d'améliorer leur compétitivité et pour une meilleure commercialisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'octroi d'un soutien direct aux prix en faveur des producteurs ou des consommateurs <p>Les subventions servent soit à promouvoir soit à faciliter l'adaptation aux conditions d'un nouveau cadre légal (normes et standards) soit à préserver des structures et processus de production respectueux de l'environnement (GTZ, 2006).</p>	<p>dans la mesure où elles réduisent les coûts des produits de type nouveau et assurent rapidement leur promotion auprès de leurs clients.</p> <p>Les subventions écologiques se sont avérées d'une utilité inestimable pour la diffusion des technologies propres et pour le renforcement des structures</p> <p>Permettent de satisfaire les besoins financiers des PME: Les subventions sont particulièrement avantageuses pour les petites et moyennes entreprises (PME) qui ne disposent que de moyens financiers limités en vue d'assurer la péréquation interne à de nouveaux produits en puisant dans les recettes générées par ceux de leurs produits déjà bien établis.</p>	<p>rentables qui peuvent se décourager de voir que leurs concurrents moins performants obtiennent des financements au moyen de taxes (qui leur sont imposées à elles).</p> <p>Constituent un frein aux innovations: Les subventions affaiblissent les entreprises bénéficiaires dans leur ardeur à devenir plus rentables tant qu'elles leur garantissent des revenus suffisants (dépendance des subventions). Par conséquent, elles peuvent être une entrave à la conception et à l'introduction de nouvelles innovations. Les subventions devraient être toujours structurées de façon à éviter la création d'une dépendance et, pour ce faire, elles doivent être limitées dans le temps ou liées, par exemple, au critère de l'exploitabilité technique.</p>
--	--	---	--	---

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

				Vulnérables aux comportements illicites
	Définition	Caractéristiques	Forces	Faiblesses
- Réforme des subventions préjudiciables à l'environnement	<p>Une subvention préjudiciable à l'environnement (SPE) peut se définir comme suit: c'est une "subvention qui favorise davantage de dommage environnemental qu'il n'y en aurait si elle n'avait pas été accordée" (OCDE 1998).</p>	<p>Très souvent, les SPE sont difficiles à reformer car elles ne sont pas identifiables d'emblée, et parce qu'elles favorisent des parties prenantes puissantes, les politiciens manquent de volonté à faire adopter leur réforme.</p> <p>Il est souvent dit des SPE qu'elles comportent des transferts implicites de recettes découlant de la non-intériorisation des externalités. En d'autres termes, si une activité devient ailleurs la source d'un problème (par exemple la pollution) qui n'est pas intériorisé dans le prix de ladite activité, celle-ci se trouve donc implicitement</p>	<p>Peut réduire les distorsions au sein d'une économie qui encourage des comportements peu soucieux de l'environnement, se traduisant ainsi par un faible niveau de pollution / une plus faible consommation des ressources rares.</p> <p>Avantageuse pour l'économie dans son ensemble: réduit les distorsions au sein de l'économie et renforce l'efficacité.</p> <p>La réforme des subventions permet de réserver un traitement égal à toutes les technologies. En d'autres termes, elle permet aux sources d'énergie propres et aux technologies les plus récentes de mieux tenir la concurrence face aux industries établies.</p> <p>Peut libérer une large part des recettes publiques afin de consolider</p>	<p>Difficile à mettre en œuvre: les bénéficiaires des subventions ont tendance à s'opposer vigoureusement à leur réforme.</p> <p>Risque du détournement des subventions vers d'autres compartiments de l'économie.</p> <p>Les catégories sociales vulnérables, par exemple les ménages les plus démunis, seront des victimes de la réforme: des subventions ciblées visant à mettre ces groupes à l'abri des pires effets de la réforme (augmentation des prix) sont souvent nécessaires.</p> <p>Certaines entreprises ne sauraient être compétitives en l'absence de subventions.</p>

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

	<p>subventionnée (EEA 2005).</p> <p>“La réforme des subventions doit être basée sur une analyse rigoureuse tenant compte des liens réciproques qu’entretiennent les instruments, des détournements de subventions vers d’autres compartiments de l’économie, de l’existence d’une politique de filtres qui pourrait réduire le préjudice causé par la subvention, les effets négatifs potentiels (et non uniquement les avantages) de la suppression de la subvention (y compris l’effet sur la répartition des revenus), et l’existence d’instruments de substitution viables si tant est qu’un appui est indispensable à l’atteinte des objectifs de la politique”</p>	<p>le budget public ou de financer des investissements dans d’autres secteurs, par exemple dans des programmes de réduction de la pauvreté.</p> <p>Puisque des subventions spécifiques existent pour les importations (notamment les combustibles fossiles), l’impact sur l’emploi est souvent assez limité.</p>	
--	--	---	--

		(AEE 2005).		
	Définition	Caractéristiques	Forces	Faiblesses
Échange de quotas / de droits d'émission Exemple positif: 26	<p>Dans les systèmes d'échange de droits d'émission, les gouvernements fixent une quantité minimale d'émissions dans une région donnée et délivrent des certificats ou des permis permettant à leurs détenteurs d'émettre des polluants ou d'exploiter des biens environnementaux à concurrence de ce niveau défini.</p>		<p>Les objectifs environnementaux sont réalisés à moindre coût: L'environnement est amélioré au meilleur endroit et au moyen de la meilleure technologie qui permet d'atteindre l'objectif environnemental à moindre coût (Tietenberg, 2003).</p> <p>Souplesse et innovation: les pollueurs peuvent réduire leurs émissions ou acheter des permis supplémentaires, selon l'alternative la moins coûteuse. Le signal de prix induit par cet échange se traduit par des innovations puisque ceux qui réduisent leurs émissions à moindre coût peuvent dégager des quotas à vendre et tirer ainsi parti des technologies qui soutiennent leurs stratégies de réduction des émissions. (AEE 2005)</p> <p>Assure la promotion de l'éco-</p>	<p>Dépendance des autres moyens d'action: L'échange de permis d'émissions dépend de l'aptitude du gouvernement à sanctionner les entreprises en cas d'inobservation des normes et standards définis. Il s'est avéré nécessaire d'adopter des mesures cohérentes et veiller à l'application des règles afin de permettre aux programmes de générer les avantages environnementaux et économiques envisagés.</p> <p>L'échange des permis d'émission nécessite l'existence d'un marché opérationnel: Les marchés d'échange de permis d'émission ne fonctionnent que lorsqu'il existe une demande et une offre suffisantes de permis et qui sont</p>

			<p>efficacité à long terme: Les systèmes d'échange de permis / quotas assurent de façon permanente le renforcement de l'éco-efficacité et la poursuite des activités de recherche en matière d'écotechnologies, notamment si l'on prend garde d'assurer la prédictibilité de la réduction du nombre de permis / certificats au fil du temps.</p> <p>Atteinte de certains objectifs environnementaux: L'organisme régulateur peut fixer le nombre de permis / certificats en toute autonomie. Le niveau des émissions ne peut excéder ceux définis par les permis si les acteurs observent la réglementation et, ce, même dans le cas d'une croissance économique inattendue ou de l'émergence de nouvelles sources d'émissions.</p> <p>La délivrance des permis / certificats: ce n'est point la manière dont est délivré l'instrument qui détermine au départ son efficacité. On</p>	<p>censées se maintenir à long terme.</p> <p>Gestion à forte intensité de coûts: nécessite des investissements considérables dans la nomination d'autorités compétentes, dans l'élaboration de protocoles de suivi et dans un système de vérification (AEE 2005).</p> <p>Évasions (fuites): La relocalisation des activités dans des endroits hors de la zone d'influence de la réglementation demeure certainement la mesure d'évasion la plus courante, ce qui entraîne des pertes économiques et compromet l'effet environnemental, notamment du fait que les activités sont susceptibles d'être déportées vers un pays qui applique des normes environnementales peu élevées.</p> <p>Une concentration sans cesse</p>
--	--	--	--	--

Annexe 1: Instruments de RFE et exemples-pays

			<p>peut recourir à des ventes aux enchères pour mobiliser des recettes publiques, cependant qu'une attribution à titre gracieux peut permettre d'obtenir l'appui des entreprises. Des ventes aux enchères partielles ou entières permettent de réaliser un certain nombre de gains en termes d'efficacité dans la mesure où elles mobilisent des recettes pour le financement des coûts administratifs et de compensations en faveur des perdants et réduisent les taxes génératrices de distorsions qui existaient auparavant.</p>	<p>croissante: les entreprises capitalisées peuvent racheter les petits détenteurs de permis d'émission et, ce faisant, acquérir indûment une emprise sur le marché. (Tietenberg, 2003).</p> <p>Offre excédentaire: lorsqu'il existe une offre excédentaire de permis (lorsque le plafond des émissions a été fixé trop haut), il n'y aura ni échange ni prix, ce qui compromet la viabilité et le bien-fondé du programme.</p>
--	--	--	---	---

Exemples-pays en matière de RFE – Tirer des leçons à la fois des expériences positives et négatives

AFRIQUE

1. Afrique du Sud : Une mesure de RFE bien conçue – la redevance sur les eaux usées

L'eau est une denrée rare en Afrique du Sud. En vue d'améliorer la qualité des ressources en eau du pays, le gouvernement sud-africain, sous l'instigation du Département des eaux et forêts et en tant que partie intégrante de sa stratégie de tarification de l'eau en évolution constante, a proposé l'application d'une redevance aux effluents aqueux. Le Système de redevance sur les rejets d'eaux usées devrait être à l'avenir appliqué à toutes les sources d'émissions ponctuelles enregistrées et qui déversent des eaux usées dans les cours d'eau. Le mécanisme envisagé comporte à la fois une composante de recouvrement des coûts et de mobilisation des recettes et une composante dissuasive (taxe /redevance sur les effluents). Il s'agit de pénaliser fortement les effluents dont la concentration excède un certain niveau. Les taux d'imposition seront progressifs en ce sens que les plus grands pollueurs seront fortement taxés en vue d'encourager la réduction des effluents. Une partie des recettes servira probablement à des fins de décontamination. Afin que la mise en œuvre de la proposition soit couronnée de succès, il est impératif que le système soit gérable, particulièrement en ce qui concerne la mesure précise des quantités d'effluents déversées, et qu'une autonomie suffisante soit accordée aux organes de régulation. Par ailleurs, elle doit être intégrée dans le mécanisme existant de délivrance de licences et d'autorisations d'utilisation de l'eau. Même si ces facteurs sont pris en compte, il serait difficile de cerner toutes les formes de pollution de l'eau, notamment la pollution causée par les sources diffuses.

Source: Projet de document de politique du trésor sud-africain sur la RFE: A Framework for Considering Market-Based Instruments to Support Environmental Fiscal Reform in South Africa, avril 2006. Peut être téléchargé à partir de : <http://www.treasury.gov.za>.

2. Mali : Processus inefficace d'élaboration de politique: faibles taux d'imposition appliqués au sein du secteur forestier

Au sein du secteur forestier du Mali, les coûts réels de la gestion forestière n'ont pas été pris en compte dans le processus de fixation des taux d'imposition – alors qu'en fait, les coûts de recouvrement sont légèrement plus élevés que les recettes. En conséquence, les taux de recouvrement sont faibles et le contrôle de l'application de la législation laisse à désirer. Les mesures de RFE se sont avérées inefficaces et inefficentes, et les pratiques d'exploitation forestière restent non durables.

Une des raisons qui expliquent le maintien de ces taux réduits semble être les craintes suscitées par l'éventualité d'une opposition, et même la survenue de troubles sociaux que pourrait entraîner une réforme.

Source: <http://www.fao.org/docrep/005/AC650E/AC650E10.htm>.

3. Ghana : Mobilisation de l'appui du public en faveur de l'augmentation des tarifs de l'énergie électrique

En mai 1997, la tentative faite par le Ministère ghanéen des mines et de l'énergie d'augmenter les prix de l'électricité de 300 pour cent a soulevé un tollé général, au point d'amener le Président à intervenir personnellement à la télévision pour annuler l'augmentation annoncée. En lieu et place, il a été demandé vers fin 1997 au Parlement de mettre sur pied une Commission de réglementation des services publics (PURC) qui, un an plus tard, a réussi à faire adopter la même augmentation avec moins de protestation sociale. Le personnel du PURC attribue en partie ce fait à la campagne de consultations concertées qui a été menée – y compris l'organisation d'ateliers, de forums publics et de campagnes médiatiques — avant de procéder aux augmentations. Il s'agissait essentiel de persuader les consommateurs que les recettes générées serviront à renforcer l'accès des pauvres à l'électricité.

Source: Banque mondiale: Environmental Fiscal Reform. What Should Be Done and How to Achieve It, 2005, p. 58.

4. Tanzanie : un cas de processus de recouvrement laissant à désirer

Le secteur forestier tanzanien enregistre annuellement des pertes qui se chiffrent à 58 millions de dollars EU, et ce, du fait de la mauvaise performance en matière de recouvrement des redevances sur les produits forestiers au niveau des districts. Il ressort d'une récente étude que les importations chinoises de bois à partir de la Tanzanie étaient dix fois supérieures à celles qui figurent dans les registres des exportations du pays. Au niveau des pêcheries, les collectivités n'arrivent à recouvrer qu'environ 30 pour cent de leurs recettes prévisionnelles.

La prise de conscience de ce problème a été mise en lumière par l'étude menée en 2004 sur les dépenses publiques environnementales. Cette étude signalait les faits ci-après: la contribution potentielle des ressources environnementales aux finances publiques, la sous-évaluation des taux d'imposition par les projets de protection des pêcheries, de la faune et de la flore, les taux très limités de recouvrement des redevances, et le peu d'investissements dans les biens environnementaux et dans l'amélioration du recouvrement des recettes.

Source: http://www.worldcotax.org/downloads/info/documentation_gtz-Workshop.pdf.

5. Guinée, Afrique de l'Ouest : Amélioration de l'approvisionnement en eau de la ville de Conakry en recourant à une mobilisation novatrice de l'investissement privé

En 1987, la qualité des services d'approvisionnement en eau de la ville de Conakry (Guinée, Afrique de l'Ouest) laissaient à désirer dans une très grande mesure. Moins de 40 pour cent de la population de la ville avait accès à l'eau courante. Les recettes générées par le secteur (auprès des abonnés) ne représentaient qu'une infime partie des coûts encourus. La situation était celle d'un cas classique de cercle vicieux "mauvaise qualité du service-faible consentement à payer-faibles recettes". Le gouvernement a alors décidé d'essayer d'attirer **les investissements privés** en vue d'assurer le financement de l'amélioration du service, une stratégie qui, à coup sûr, rapporterait suffisamment de recettes aux opérateurs, puisque les taux réduits de redevance appliqués au départ augmenteraient progressivement alors que les fortes subventions accordées dans le même temps par le gouvernement (largement financées au moyen d'un crédit alloué par un organisme de développement) baisseront graduellement.

C'est là un bon exemple de réflexion créative:

1. le gouvernement a pu attirer vers le secteur des investissements en faisant preuve de créativité dans la formulation de sa politique ;
2. l'élaboration d'une politique à long terme a fait du recouvrement des coûts un objectif à long terme réaliste ; et
3. les subventions ont été appliquées à titre provisoire (c'est-à-dire que leur jouissance était limitée dans le temps) et de manière transparente.

Depuis l'adoption des "frais de branchement sociaux" – c'est-à-dire en accordant des subventions ciblées aux pauvres – le nombre d'abonnés a considérablement augmenté. La qualité de l'eau est actuellement conforme aux normes de l'OMS. L'application de redevances a permis aussi bien aux opérateurs privés qu'aux opérateurs du secteur public d'améliorer leur performance financière, et le secteur de l'eau ne bénéficie plus de subventions. Le cercle vicieux a fait place à un cercle vertueux fait de services de bonne qualité et de recettes assurées.

Cependant, il y a eu des problèmes dont l'inefficacité de l'administration et les faibles capacités institutionnelles, l'absence d'un mécanisme de résolution des litiges entre le gouvernement et les investisseurs privés, ainsi que les tarifs élevés appliqués aux services d'approvisionnement en eau.

Source: OCDE: Environmental Fiscal Reform for Poverty Reduction, Lignes directrices et ouvrages de référence, 2005, p. 95.

6. Rwanda : Contribution des droits d'accès à la réserve des gorilles à la protection de la nature

Depuis 1980, l'acquiescement de ce droit par ceux qui veulent observer les gorilles de montagne est en vigueur au niveau du Parc National Des Volcans. Comme ces animaux sont classés comme une espèce en danger et considérés comme une "méga-faune charismatique", les Rwandais ont réussi à appliquer des droits d'accès de 200 dollars EU par jour pour ceux qui veulent observer les gorilles dans leur habitat forestier unique en son genre.

Les recettes générées sont utilisées pour la protection de cette région et de sa faune, et servent à financer les patrouilles ainsi que les salaires du personnel, l'entretien des installations et d'autres besoins du parc.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/biodiversity/article/148->

ASIE

7. Chine : Recours aux instruments de RFE pour la désulfuration du processus de production de l'électricité

La Chine a eu à mettre en œuvre des mesures en matière de fixation des prix de l'électricité afin de réduire la pollution par le SO₂. Depuis la fin de l'année 2004, le tarif préférentiel en réseau de l'électricité désulfurée est de 0,015 rmb supérieur à celui de l'électricité non désulfurée. En outre, en 2006, le prix à l'utilisateur final de l'électricité désulfurée a subi une augmentation moyenne de 0,025 rmb / kWh afin de répartir le coût de la désulfuration entre les centrales, le réseau et les

utilisateurs finaux. Fait important, il existe aussi des systèmes de suivi visant à s'assurer de la bonne application des augmentations.

En fin 2004, l'ensemble des capacités de désulfuration des centrales électriques chinoises était estimé à 30 millions de kilowatts et, ce, sous l'impulsion du tarif préférentiel appliqué à l'électricité désulfurée. De nos jours, le coût annuel de la désulfuration se chiffre à 2,475 milliards de rmb (soit 344 millions de dollars EU), mais ses avantages induits sont nombreux. En conséquence, les émissions de SO₂ accusent annuellement une baisse de 1,8 million de tonnes – ce qui représente déjà 70 pour cent de l'objectif fixé par le 11^{ème} Plan quinquennal. Ces réductions ont contribué à faire baisser le coût du dommage environnemental de 36 milliards de rmb (soit 5 milliards de dollars EU). Par ailleurs, les tarifs réduits de la taxe sur les émissions ont permis à l'industrie de l'électricité de réaliser elle aussi des économies. En effet, du fait de ces tarifs réduits qui sont actuellement de 0,6 rmb / Kg de SO₂, l'ensemble des prélèvements au titre de la pollution a enregistré une réduction de 1,08 milliard de rmb (soit 150 millions de dollars EU). Il conviendrait par ailleurs de noter que les installations de désulfuration, d'une valeur estimée entre 8 et 13,4 milliards de rmb (soit 1 à 1,9 milliard de dollars EU), ont été construites au coût de 300 à 500 rmb / kW, soit 42 à 70 dollars EU / kW.

Source: GTZ: EFR Conference proceedings, 2008, p. 28

8. Thaïlande, Taïwan : Établissement de partenariats visant à mettre progressivement fin à la consommation de l'essence plombée

Thaïlande : En 1991, le gouvernement thaïlandais – sous la pression des préoccupations exprimées quant aux effets nocifs sur la population et l'environnement de la pollution par le plomb – a lancé un programme visant à mettre progressivement fin à l'utilisation de l'essence plombée dans le pays. C'était une entreprise complexe dont l'impact se faisait ressentir au sein de tous les secteurs. Cependant, les décideurs thaïlandais ont réussi à surmonter les obstacles et à mener à bien le processus au bout de quatre années et demie, autrement dit, un an avant l'expiration du délai qu'il s'était fixé. Le recours à des mesures incitatives en faveur de l'utilisation du carburant sans plomb a été un des facteurs clés de ce succès. Afin d'encourager l'adoption de l'essence sans plomb, le prix de vente à la pompe a été fixé à 0,3 B (0,012 dollar EU) / litre, c'est-à-dire à un coût inférieur à celui de l'essence plombée. Par ailleurs, à partir de 1993, le gouvernement thaïlandais a mis en place une réglementation aux termes de laquelle toutes les voitures vendues dans le pays doivent être désormais équipées de pots d'échappement à convertisseur catalytique.

Au cours des quelques années qui ont suivi, ces deux mesures ont eu pour effet de faire augmenter de près de 50 pour cent la part d'essence sans plomb vendue sur le marché. Le rôle de leadership dynamique joué par les institutions publiques en assurant la gestion de toutes les étapes du processus, y compris la définition du calendrier de mise en œuvre des mesures majeures ainsi que le contrôle et le suivi-évaluation permanents, a été le facteur déterminant de la réussite de la politique.

Source: <http://www.oecd.org/dataoecd/14/25/34996292.pdf>.

Taïwan: Vers la fin des années 80, afin d'encourager la consommation de l'essence sans plomb, Taïwan a eu à appliquer une stratégie de différenciation des prix. La seule différence qui existait avec le programme thaïlandais était que Taïwan n'a pas donné un caractère obligatoire à

l'installation de pots d'échappement à convertisseur. Il s'est simplement contenté d'exiger l'emploi de l'essence sans plomb dans tous les nouveaux véhicules ainsi que le respect des nouvelles normes d'émission. L'Administration thaïlandaise pour la protection de l'environnement a établi des rapports de suivi de l'état d'avancement du programme, et il ressort des conclusions de ces rapports que la teneur moyenne en plomb de l'air à Taïpeh a chuté de plus de 50 pour cent entre 1989 et 1992.

Sources: <http://www.economicinstruments.com/index.php/air-quality/charges-and-taxes/article/56->

9. Inde : Impact des subventions à l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié (GPL)

L'Inde subventionne les petites bouteilles de GPL. Au départ, cette politique a provoqué des distorsions sur les marchés de l'énergie, et même le rationnement, de telle sorte qu'en 2000, 12 millions de foyers étaient sur la liste d'attente officielle pour l'obtention de GPL subventionné (30 millions selon les sources non officielles). Cependant, selon le Ministère du pétrole (www.nic.in), l'augmentation considérable qu'a enregistrée la capacité de raffinage du pays au cours de ces dernières années a permis de résorber cette liste d'attente. Une enquête menée sur les ménages en 1994 à Hyderabad faisait état du fait que c'est 40 pour cent des foyers les plus riches qui ont profité de 63 pour cent du montant global de la subvention contre 17 pour cent seulement des 40 pour cent des foyers les démunis. En effet, les pauvres pour lesquels cette subvention a été mise en place n'utilisent généralement pas le LPG pour la cuisson.

Source: Banque mondiale: Environmental Fiscal Reform. What Should Be Done and How to Achieve It, 2005, p. 46.

10. Indonésie : Réussite des campagnes de sensibilisation

En Indonésie, les subventions au carburant sont fortement politisées. En effet, en 1998, les augmentations des prix du carburant ont provoqué des émeutes qui ont entraîné le renversement du Président Suharto. Fort de cette expérience et face aux augmentations des prix du carburant en 2005, le gouvernement indonésien a tout fait pour médiatiser et mettre en œuvre un programme de transfert de fonds ciblé en guise de mesure compensatoire en faveur des pauvres.

L'absence cette fois-là de manifestations publiques majeures contre l'augmentation des prix du carburant s'expliquait certainement par les efforts déployés par le gouvernement indonésien qui n'a pas manqué d'annoncer par journaux, brochures et dépliants, et par télévision interposés la mise en place du programme qui était envisagé.

Cependant, il conviendrait de rappeler que la conception et l'annonce de mesures compensatoires est un processus continu. En 2008, les prix du carburant ont encore une fois provoqué des émeutes qui ont menacé la stabilité du pays.

Source: Environmental Fiscal Reform: The Results so Far: An Overview of Experiences with Environmental Fiscal Reform and revenue systems in forestry and fisheries sectors, Université de Wageningen, p.7 et <http://www.economicinstruments.com>.

11. Singapour, Corée du Sud : Contrôle du système de transport par l'application d'une taxe routière, de quotas pour la possession de véhicules et d'une taxe d'encombrement

Singapour:

À Singapour, un système de taxation routière manuel, le Système de permis par secteur (SPS), était en place depuis 1975. Les secteurs les plus encombrés de la ville ont reçu l'étiquette de Zones d'accès restreint (ZAR), ce qui fait que les jours ouvrables, de 7h30 à 19h, et les samedis de 7h30 à 14h, les conducteurs devaient acheter et afficher sur leurs véhicules des permis de zone. Dans les années 90, un système similaire, connu sous le nom de Programme de taxation routière (PTR), a été progressivement mis en place le long des voies express. C'est en 1998 que ces deux systèmes manuels ont été remplacés par le Système électronique de taxation routière (SETR).

Le SETR est un système de communication radio de courte portée. Les redevances sont proportionnées de manière à optimiser les flux du trafic. Les taux doivent être fixés de manière à faire éviter à la fois l'encombrement et la sous-utilisation des voies. Ils visent à faire fonctionner les routes au niveau de service optimal de la circulation. Lorsque sur un tronçon donné les vitesses en vigueur contrôlées à des intervalles de trente minutes tombent en deçà de cette plage de vitesse définie, les taux applicables pour cette demi-heure augmentent et vice-versa pour les excès de vitesse. Les resquilleurs sont détectés au moyen des photos de leurs véhicules prises lors de leur traversée de la zone.

Les recettes mensuelles représentent environ 60 pour cent de celles que généraient les programmes manuels PTR / ZAR, ce qui prouve que le SETR est plus un système de gestion du trafic qu'un programme de mobilisation de recettes. Depuis l'introduction de ce changement, le nombre de véhicules pénétrant dans la zone ZAR s'est considérablement réduit au cours des heures de pointe du matin et même sur l'ensemble de la journée. Cette réduction quotidienne a été estimée à 15 pour cent sur la première année qui a suivi l'entrée en vigueur du SETR.

Singapour a de son côté conçu le Système de quotas pour la possession de véhicules (SQPV) en vue de contrôler et de limiter l'augmentation de l'offre de véhicules privés. Ce système aux termes duquel les propriétaires de véhicules sont tenus de détenir des titres de propriété (TP), a été introduit en mai 1990. Des TP ont été automatiquement délivrés pour les véhicules immatriculés qui étaient déjà en circulation avant l'entrée en vigueur du nouveau système. Les acquéreurs de nouveaux véhicules quant à eux doivent soumissionner pour un TP dans le cadre de ventes aux enchères mensuelles. Chaque enchérisseur doit indiquer le montant qu'il / elle serait prêt(e) à payer pour obtenir le droit de posséder un véhicule d'une catégorie donnée. Les offres sont classées par ordre décroissant de grandeur, et chaque adjudicataire acquitte pour son TP un montant correspondant à l'offre faite par l'adjudicataire le moins disant. La validité du TP est de 10 ans à partir de la date d'immatriculation du véhicule. C'est le LTA qui détermine les quotas d'attribution, et ceux-ci sont annuellement revus en fonction du nombre de véhicules radiés et de la densité de la circulation.

Sources:

<http://www.economicinstruments.com/index.php/air-quality/charges-and-taxes/article/81->

<http://www.economicinstruments.com/index.php/component/zine/article/95>

Corée du Sud: La tarification routière y a été appliquée aux Tunnels #1 et #3 reliant le centre-ville de Séoul à la partie méridionale de la ville. Tous ces deux corridors ont enregistré de grands volumes de circulation de véhicules privés, ce qui a entraîné des embouteillages monstres. Les véhicules personnels transportant trois ou davantage de passagers, les autobus, les fourgonnettes et les camions ont été exonérés de la redevance de 2 000 won (2,20 dollars EU), une mesure qui s'applique indifféremment à l'ensemble de la circulation automobile les dimanches et les week-ends. Au cours des deux années qui ont suivi la mise en œuvre des projets de tarification routière, le volume de la circulation des véhicules de transport aux heures de pointe a été réduit de 34 pour cent. En moyenne, les vitesses de parcours ont augmenté de 50 pour cent en passant de 20 km/h à 30 km/h. Comme il ne s'agissait pas d'un projet régional de tarification routière, les volumes du trafic sur les voies détournées ont enregistré une augmentation allant jusqu'à 15 pour cent. Cependant, les vitesses moyennes de parcours ont aussi augmenté suite à l'amélioration des flux aux carrefours équipés de feux de la circulation et à une application plus rigoureuse de la réglementation en matière de stationnement en voirie sur les voies détournées (Banque mondiale, 2002).

Source: Transport and Climate Change, Module 5e, Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, <http://www.gtz.de/en/themen/umwelt-infrastruktur/transport/18708.htm>

12. Inde : La puissance des groupes de pression : l'influence des classes moyennes

En Inde, les classes moyennes sont fortement opposées à l'augmentation des taxes sur le carburant, sous prétexte que des taxes élevées sont régressives de nature, car ce sont surtout les pauvres qui en sont victimes. Cependant, il conviendrait de signaler que ce sont ces classes moyennes qui consomment plus de carburant que les pauvres pour le transport et, de ce fait, sont les plus grands gagnants d'un régime de faible taxation.

Néanmoins, étant donné que ces classes sont politiquement puissantes et donc jouissent d'une plus forte influence politique, elles peuvent défendre leurs intérêts en prétextant que ce sont ceux des pauvres dont ils se font les représentants, perpétuant ainsi le mythe selon lequel la taxe sur le carburant est régressive.

Source: http://www.worldcotax.org/downloads/info/documentation_gtz-Workshop.pdf

13. Chine : Examen et révision du système de redevance sur la pollution (PLS)

Le système chinois de redevance sur la pollution (PLS) est l'un des plus vastes au monde et représente un exemple de mise en œuvre à la fois pragmatique et graduelle de la RFE dans un contexte de transition vers une économie de marché. Le PLS repose sur les redevances appliquées à 200 substances. Ces redevances sont prélevées sur les émissions atmosphériques, le rejet des eaux usées et les déchets solides. Lancé en 1979, le programme était au départ limité à quelques provinces seulement. Au fil du temps, il a été étendu tout en tirant parti des leçons apprises de l'expérience en matière de mise en œuvre. En 1994, les recettes générées par les redevances environnementales se sont chiffrées à plus de 2 milliards de dollars EU.

Le système a fait l'objet d'un suivi permanent et d'une modification à la lumière des faiblesses identifiées au niveau des taux de taxation, des difficultés rencontrées sur le plan de l'application

et autres, tout comme en ce qui concerne les arbitrages auxquels a été confronté EPBS et qui devaient être effectués entre la réduction des émissions et la création de recettes. Le PLS n'est pas un « cas d'école » en matière de taxation environnementale. Par exemple, les redevances sont uniquement perçues sur des rejets qui excèdent un certain niveau, ce qui leur donne l'allure de contraventions. Par ailleurs, les fonds recueillis servent tout d'abord à financer le coût des réductions de dépenses au sein du secteur industriel, ainsi que les coûts administratifs centraux. Alors que le montant des redevances est jugé plus faible que les coûts marginaux de réduction, l'efficacité du recouvrement est fonction de la densité démographique et des niveaux de revenu, dénotant ainsi que la pression du public joue un rôle important en termes de stimulation des efforts déployés sur le plan de l'application. Malgré les disparités observées çà et là dans le pays en termes de progrès accomplis, le système est généralement perçu comme jouant un rôle important dans la lutte contre la pollution en Chine, un pays qui connaît une période d'industrialisation rapide.

Source: <http://www.oecd.org/dataoecd/14/25/34996292.pdf>

14. Chine: Faut-il s'attendre à une taxe carbone?

Selon le *China Daily* (2010), une taxe carbone devrait entrer en vigueur en 2012 en Chine. En conséquence, les compagnies pétrolières, de charbon et de gaz naturel auront à acquitter cette taxe, alors que les énergies éconergétiques se verront accorder des subventions.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/climate-change/article/276->

15. Corée du Sud: Durcissement progressif de l'application du Programme de redevance de pollution

Depuis le début des années 80, une taxe de non-observation des normes en matière de pollution est en vigueur en Corée. Avant 1986, le Ministère de l'environnement ne pouvait prélever cette taxe que lorsque le contrevenant poursuivait sa violation des normes après qu'il avait reçu une mise en garde. Mais, à partir de 1986, la taxe est automatiquement prélevée dès que le niveau d'émission autorisé est dépassé. Dix polluants atmosphériques et 15 polluants de l'eau sont soumis à une redevance déterminée en fonction de la concentration de la pollution causée, cette formule ayant été modifiée depuis 1995 en tenant compte aussi de la charge polluante totale. Par ailleurs, les pollueurs reçoivent maintenant une contravention dès que cette charge polluante est supérieure à 30 pour cent du niveau limite, et le montant de cette contravention varie en fonction de l'emplacement de l'installation incriminée, de la durée des excès de déversement des substances polluantes et du nombre de violations précédentes des normes.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/water/charges-and-taxes-/article/152->

16. Corée du Sud: Détermination par la municipalité de la redevance sur les déchets en fonction de leur volume

Auparavant, il existait une redevance qui était déterminée en fonction de l'impôt foncier, indépendamment du volume réel de déchets générés. À partir de 1995, le Ministère de l'environnement a introduit une taxe sur le traitement des déchets. Celle-ci par contre est déterminée en fonction du volume de déchets générés.

Il est en outre demandé aux ménages de séparer les ordures non recyclables de celles qui peuvent l'être. Des sacs plastiques, qui ne peuvent être utilisés ni pour les matériaux recyclables (papier, bouteilles, bidons) ni pour les déchets volumineux (c'est-à-dire les meubles, les appareils électroménagers, etc.), sont spécialement réservés à l'élimination des déchets domestiques. Tous les ménages et consommateurs individuels sont tenus de se procurer ces sacs à poubelle plastiques officiels dont les prix sont fixés par chaque municipalité au sein de sa juridiction et dont les tailles varient (5l, 10l, 20l, 30l, 50l, 75l, 100l), ce qui fait que ces prix varient d'une région à l'autre. Actuellement, il est illégal en Corée d'utiliser un sac à poubelle d'un autre type, et les contrevenants à cette loi sont pénalisés. Les sociétés de recyclage ne reçoivent aucun appui de la part du gouvernement. Toutefois, des prêts concessionnels à long terme sont accordés pour le financement d'activités de développement technologique et de la construction d'installations.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/component/zine/article/187>

17. Chine: 'FAISABLE': Mise en adéquation des plans avec les ressources disponibles au Sichuan

La province chinoise du Sichuan a expérimenté un outil d'aide à la décision (FAISABLE) mis au point par l'OCDE et le gouvernement danois. D'une façon générale, cet outil sert à estimer le coût de diverses options stratégiques en fonction de paramètres techniques et de leur faisabilité financière selon divers scénarios qui tiennent compte de niveaux d'imposition, des subventions publiques, etc. Des dialogues participatifs avec les parties prenantes sont complémentaires à cet outil. Cette analyse permet d'identifier les déficits financiers susceptibles de mettre à mal la mise en œuvre des plans, permettant ainsi aux décideurs d'envisager les voies et moyens visant à les combler – par la mobilisation de ressources supplémentaires, la réduction de la taille des plans, ou la prorogation du calendrier.

Cette approche a été expérimentée dans la province du Sichuan dans le cadre de la collecte des eaux usées. L'analyse a révélé d'énormes déficits budgétaires et recommandé le prélèvement d'une redevance auprès des 80 pour cent de la population capables de l'acquitter ainsi que l'octroi aux autres 10 à 20 pour cent d'une aide directe au revenu.

Source: OECD (2003), Financing Strategies for Water and Environmental Infrastructure

EUROPE

18. Irlande: Préparation rationnelle du terrain à une nouvelle législation: la taxe sur les sacs plastiques

En Irlande, la mise en place d'une taxe sur les sacs plastiques a fait l'objet d'une préparation minutieuse. En 1996 a été mise en application la législation cadre qui autorisait le gouvernement à faire acquitter une écotaxe par les détaillants et autres. Un rapport d'étude élaboré en 1999 recommandait le prélèvement en amont d'une taxe d'environ 0,035 euro par sac (à acquitter par les producteurs et les importateurs). Mais, il demeure que le Ministre de l'environnement, du patrimoine et des collectivités locales voulait aussi qu'un signal fort soit envoyé directement aux consommateurs, y compris l'option consistant à acquitter la taxe en échange d'un sac plastique. Il insistait par ailleurs qu'une taxe en aval soit appliquée aux consommateurs. En mars 2000, la proposition a reçu l'accord du Conseil de ministres irlandais.

La préoccupation majeure des détaillants était de se voir accuser de « mercantilisme » si la taxe venait à être appliquée. La solution toute trouvée par le Département a été de lancer une vigoureuse campagne publicitaire qui a réussi à faire comprendre le bien-fondé de l'introduction de la taxe. Ce sont notamment les bouchers qui étaient opposés à une taxe qui serait appliquée à tous les sacs plastiques au motif que pour des raisons hygiéniques, divers articles devraient être emballés séparément. Cet argument a pu convaincre les autorités puisque finalement, une exonération a été accordée pour les sacs utilisés à des fins spécifiques et qui étaient inférieurs à une certaine taille.

En vue de l'élaboration et de la mise en œuvre du programme, il y a eu de longues consultations entre le principal organisme représentatif du secteur industriel, la Confédération des industries et des employeurs irlandais (IBEC), et les principaux détaillants, notamment les épiceriers. L'appui accordé par le Ministère des finances et l'Administration fiscale a été le facteur essentiel ayant contribué à la réussite de l'application de la taxe.

Sources:

<http://www.economicinstruments.com/index.php>

<http://www.economicinstruments.com/index.php/component/zine/article/214>

19. Allemagne: Introduction progressive de la réforme fiscale écologique

En Allemagne, la première conceptualisation de la RFE est intervenue en 1983, et c'est lors de la campagne pour les élections parlementaires de 1990 qu'elle est devenue une priorité politique lorsqu'un des parties a élaboré un concept consistant à augmenter la taxe sur l'énergie tout en réduisant dans le même temps la charge fiscale des gens à faible revenu et en augmentant les transferts en faveur des retraités. Après avoir accusé un long retard notamment dû à la réunification du pays, la proposition relative à la RFE a été de nouveau examinée en 1998, suite au changement de gouvernement, ce qui a suscité un débat politique houleux. Les perdants potentiels de la réforme, notamment les industries à forte intensité d'énergie (industrie chimique, producteurs d'acier, etc.) ainsi que les associations patronales, étaient farouchement opposés à l'introduction de la RFE. Par contre, les secteurs et compagnies à forte intensité de main-d'œuvre, surtout les entreprises du secteur tertiaire, étaient y plus favorables.

Suite à une série de consultations avec les parties prenantes, le parlement a approuvé en 1999 la législation visant la mise en œuvre de la réforme de la taxe qui i) autorisait le prélèvement d'une taxe sur le gaz et les produits pétroliers, ii) de taxes sur l'électricité, et iii) réduisait les cotisations à la caisse de retraite publique. Ces cotisations, aussi bien en ce qui concerne les employés que

les employeurs, ont accusé une baisse substantielle, ce qui a eu pour effet de tirer aussi à la baisse le coût de la main-d'œuvre. La mise en œuvre de la réforme s'est faite de manière progressive, tout comme l'augmentation des taux de taxation qui est passée par 5 étapes graduelles sur la période 1999-2005. Dans le même temps, les cotisations à la caisse de retraite publique enregistraient une baisse proportionnelle.

Source: OECD: Environmental Fiscal Reform for Poverty Reduction, DAC Guidelines and Reference Series, 2005, p. 35.

20. Hongrie: Taxe sur l'essence

En 1992, une majoration mineure de 0,5/1 ft a été appliquée au prix de l'essence. Cette majoration, qui venait s'ajouter à la taxe sur la consommation existante, venait remplacer une taxe d'émission qui était appliquée au secteur du transport. Cette taxe s'applique aux raffineurs ou aux importateurs d'essence. Son recouvrement est assuré par le Fonds central pour la protection de l'environnement (CEPF). Les dépenses se présentent exclusivement sous forme d'appui à des programmes annuels ayant pour objectif de réduire la pollution générée par le transport. La CEPF accorde un soutien financier et des garanties de prêt aux investissements écologiques sous forme d'appui à leur réalisation.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/air-quality/charges-and-taxes/article/49->

21. République tchèque: Réforme fiscale écologique globale

La première tentative faite en 2000-2001 par le Ministère des finances et celui de l'environnement en vue d'introduire la Réforme fiscale écologique en République tchèque s'est soldée par un échec. Entre 2002 et fin 2004, une série d'autres tentatives visant à mettre en œuvre la RTE s'est aussi soldée par un échec. En décembre 2004, un groupe d'experts a été mis sur pied, avec pour mission d'informer le gouvernement sur les voies et moyens visant à obtenir la mise en œuvre réussie d'une RTE. De nos jours, c'est sa mise en œuvre progressive qui est envisagée sur une période de 9 ans (2007-2015). Au nombre des aspects majeurs du régime fiscal qui subiront des modifications figurent la taxe sur l'énergie électrique et les véhicules automobiles, dont une nouvelle taxe sur le charbon, la houille dure, le gaz naturel et l'électricité. Il s'agit de réaliser une neutralité fiscale de manière à recycler les recettes fiscales ; ce faisant, une augmentation des taxes environnementales aura pour effet de réduire les taxes sur la main-d'œuvre. Les taxes sur les ressources renouvelables et sur l'électricité produite en recourant à des sources alternatives d'énergie, celles appliquées au biogaz, à la production combinée de chaleur et d'électricité (PCCE) et des véhicules spécifiques respectueux de l'environnement seront revues à la baisse. Une remise d'impôt sera accordée aux systèmes de transport utilisant l'électricité verte pour leur fonctionnement.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/air-quality/article/105->

22. Estonie: Indexation des taxes environnementales sur l'inflation

En 1991 déjà, les taxes environnementales étaient en vigueur en Estonie, et ce, en vue d'assurer l'observation des normes et d'encourager la réduction des niveaux de pollution. En

2005, le Conseil des ministres du pays a approuvé un nouvel acte législatif en matière de taxation environnementale regroupant plusieurs réglementations et mettant en place des taxes environnementales pour la période 2006-2009. Les déversements de matières organiques, le phosphore, l'azote, les matières en suspension et d'autres polluants, ainsi que les eaux usées dont la valeur pH est supérieure à 9 ou inférieure à 6, sont soumis à une taxe. Il est possible d'augmenter 1,2 ou 2,5 fois les taux de taxation de base (qui sont de 0,377 euro / kg pour le phosphore et de 0,235 euro / kg pour l'azote) et, ce, en fonction de la sensibilité du milieu récepteur. Le type et la sensibilité des eaux réceptrices peuvent aussi entraîner la baisse des taux de taxation (variant de la moitié au tiers), et la même chose s'applique au degré d'observation de la réglementation par les pollueurs. Toutefois, le montant des contraventions pour non-respect des normes est 10 fois plus élevé que celui de la redevance sur la pollution déversée en ce qui est des déversements supérieurs aux niveaux autorisés et 15 fois plus élevé que la taxe de base en vigueur lorsque l'auteur des déversements ne détient pas de permis.

Pendant la période de 18 ans pendant laquelle les taxes environnementales ont été appliquées en Estonie, les recettes qu'elles ont générées ont été investies dans la protection de l'environnement. Elles ont aussi permis de fournir un appui à toute une série de projets, y compris la construction d'un grand nombre d'unités de traitement des eaux usées et de services d'utilité publique, de conduites d'eau potable, de décharges et autres. Elles ont par ailleurs incité les compagnies à contribuer davantage au développement d'écotechnologies. Toutefois, au cours de ces dernières années, le taux d'inflation a été de nature à atténuer leur impact, puisqu'elles ne suscitent plus suffisamment de motivation à la protection de l'environnement. Afin d'identifier clairement les orientations futures en matière d'évolution des taxes, le Ministère de l'environnement est en train de mener des réflexions sur un concept qui devrait servir de fondement à l'adoption de taux de taxation pour la période 2010-2015 et à la modification de la Loi sur la taxe environnementale.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/water/charges-and-taxes-/article/173->

23. Lettonie: Prélèvement d'une taxe sur les ressources naturelles pour la protection de l'environnement

En Lettonie, le recours aux instruments économiques a pour fondement la Loi sur la taxe sur les ressources naturelles (1995) qui a mis en place une approche politique mixte privilégiant les instruments propices à l'atteinte des objectifs définis et génèrent des recettes destinées aux financements des dépenses environnementales. Le mécanisme fait appel à la mise en place d'un système de délivrance de permis / de prélèvement de taxes / de paiement de contraventions pour non-observation des normes au sein des secteurs aérien, de l'eau, des déchets et de l'extraction des ressources naturelles. La taxe sur les ressources naturelles s'applique aux ressources naturelles extraites, à la suite :

- d'une activité commerciale (gravier, tourbe, eau, etc.);
- de pollution environnementale – élimination des déchets, émissions dans l'air et dans l'eau ;

- du déversement de biens et produits préjudiciables à l'environnement (huiles, batteries, produits appauvrissant la couche de l'ozone, pneus, produits électroniques et ceux liés aux TI);
- de l'emballage de biens;
- de déversement de substances radioactives;
- (depuis octobre) de l'utilisation de véhicules.

À chaque utilisation des ressources naturelles correspond un taux de taxation de base. En ce qui concerne les extractions de ressources naturelles supérieures aux quantités spécifiées par plafonnement (ou au moyen de licences) s'applique le taux de taxation de base majoré du triple de son montant. Depuis son entrée en vigueur, le taux de base a été modifié à maintes reprises, conformément à la réglementation gouvernementale. Les taxes s'appliquent aux quantités de ressources extraites et non aux quantités réellement utilisées, ce qui encourage les utilisateurs de chaque unité de la matière extraite à moindre coût tout au long de son cycle de production / d'utilisation et de réduire au minimum les pertes. Des abattements et allègements fiscaux ainsi que des détaxes sont accordés aux projets de réduction de la pollution environnementale, pour servir de mesures incitatives à davantage d'investissements.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2004, 40 pour cent des recettes fiscales versées par le NRT était affecté au budget général pour le financement de la protection de l'environnement par l'état.

Subséquent à cette date, ces recettes ont été intégralement absorbées par le budget général de l'état (administré par le Fonds pour la protection de l'environnement de la Lettonie). Les 60 pour cent restants sont alloués aux collectivités locales pour le financement de leurs budgets de protection environnementale.

En 2004, les recettes générées par la taxe sur les ressources naturelles correspondaient à 0,11 pour cent du PIB. La taxe sur les véhicules ont constitué plus de la moitié de celles générées sur les ressources naturelles (0,06 pour cent du PIB). En Lettonie, les études menées sur l'efficacité des taxes sur les ressources naturelles ont péché par leur caractère superficiel.

Comparativement aux autres pays de l'Ouest au sein de l'UE, il semble que les taux de taxation appliqués dans le pays ne reflètent pas les coûts environnementaux réels.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/land/charges-and-taxes-3/article/131->

24. Pologne : Application d'une taxe visant à augmenter les tarifs et à renforcer les normes en matière de recyclage des voitures

En Pologne, la taxe de recyclage des voitures est prélevée sur les voitures d'occasion d'importation. Sa mise en place date de janvier 2006 et selon la loi, les fonds qu'elle sert à générer sont censés contribuer à l'augmentation des tarifs et au renforcement des normes en matière de recyclage des voitures. Le taux de taxation en vigueur est de 500 pln (soit 14,8 euros), mais au lieu de contribuer au financement du recyclage, les montants engrangés au moyen de la taxe ont plutôt servi au financement de la Conférence des Nations Unies sur le climat tenue à Poznan qui a eu lieu en 2008.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/climate-change/charges-and-taxes-2/article/235->

25. Roumanie: Application du principe du pollueur payeur au moyen d'une taxe sur la pollution automobile

Cette taxe vise à appliquer le principe du pollueur payeur aux conducteurs des véhicules polluants en vue de l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes roumaines et d'atténuer l'impact sur le changement climatique des émissions qu'ils génèrent. Les recettes mobilisées au moyen de cette taxe sont directement et de façon transparente investies dans des projets environnementaux. L'agrandissement des parcs, des espaces verts et des pistes cyclables est envisagé, le boisement, ainsi que l'utilisation des sources d'énergie renouvelables, encouragé.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/climate-change/charges-and-taxes-2/article/240->

AMÉRIQUE LATINE

26. Bolivie: Formation de coalitions en vue d'assurer la disponibilité de capacités suffisantes

En 1997, en Bolivie, le gouvernement, les ONG boliviennes *Fundación Amigos de la Naturaleza* (FAN) et *Nature Conservancy* (TNC), et trois entreprises ont établi un partenariat en vue de mettre en place et d'entretenir le *Noel Kempff Mercado National Park*. Ce partenariat a permis de mettre ensemble les capacités organisationnelles et financières de ces entités en vue de la consolidation des activités des ONG et de celles du gouvernement.

Le projet s'est traduit par la gestion durable de 1,5 million d'hectares de terres au sein du Bassin amazonien tout en mobilisant suffisamment de fonds au moyen des crédits compensatoires de carbone (compensation de 25 à 30 millions de tonnes de CO₂ sur une période de 30 ans) en vue du financement ailleurs dans le pays de projets de protection de la nature.

Source: <http://app.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/PAG-013.pdf>.

27. Nicaragua : Perspectives de la réforme de la RFE au sein du secteur forestier

Agissant pour le compte de BMZ au Nicaragua, GTZ a accordé son appui à une étude participative sur les conditions cadres liées à la RFE au sein du secteur forestier, l'état actuel de la législation en matière de RFE, et les perspectives qui s'offrent à l'avenir quant à la poursuite de la mise en place de nouvelles mesures de RFE au sein du secteur. Un processus participatif impliquant diverses parties prenantes sur la bonne gouvernance au sein duquel sont bien représentés divers secteurs de la société a été mis en place, et une nouvelle politique forestière a été élaborée, y compris des mécanismes de financement.

En se fondant sur cette étude et sur le processus de bonne gouvernance forestière, GTZ entend collaborer avec le pays partenaire dans le cadre de l'appui à la réforme de la RFE au sein du secteur forestier du Nicaragua en vue de générer des impacts environnementaux positifs - par

exemple la gestion durable des forêts et / ou la réduction de l'abattage illégal – tout en obtenant des avantages fiscaux positifs grâce à l'élargissement de l'assiette des recettes publiques. Le régime fiscal public a déjà subi des modifications préliminaires qui se sont entre autres traduites par l'adoption d'un système d'exonération de taxes en faveur des investissements dans les plantations forestières.

Source: GTZ, 2007.

28. Argentine : Des réformes novatrices des prix visant à améliorer l'accès des pauvres à l'électricité

Dans les zones urbaines en Argentine, certains utilisateurs à faible capacité de paiement ont vu leur fourniture d'électricité interrompue suite à la privatisation du secteur de l'électricité – des gens qui, d'ailleurs, étaient pour la plupart des habitants de bidonvilles situés à la périphérie des villes et jouissant de branchements illégaux au réseau électrique – ceux-là qui sont communément appelés les “*colgados*” (les parasites). Suite à cette mesure, les pertes d'électricité qui affichaient un taux de 27 pour cent avant la privatisation ont connu une réduction significative. Cependant, l'impact de cette gestion rigoureuse sur les pauvres a suscité une grande grogne, ce qui fait que de nombreux procès ont été intentés au nom des *colgados*. Compte tenu de l'exacerbation sans cesse croissante du battage médiatique et de la pression du public, le gouvernement fédéral, les autorités locales de Buenos Aires et deux sociétés de distribution ont passé un Accord cadre de quatre ans aux termes duquel les factures impayées dues par les bidonvilles illégalement branchés au réseau ont été réglées aux sociétés de distribution de l'électricité, et des subventions ont été accordées en vue de l'installation de compteurs collectifs. En retour, les sociétés de distribution se sont engagées à renoncer à toute revendication sur les factures impayées depuis 1992 et à installer 10 000 compteurs par mois au niveau des zones à faible revenu. L'accord cadre a par ailleurs permis le branchement officiel au réseau d'environ 650 000 consommateurs.

Source: Banque mondiale: Environmental Fiscal Reform. What Should Be Done and How to Achieve It, 2005, p. 22.

29. Colombie: Taxes environnementales

Au cours de ces dernières décennies, l'économie colombienne a été soumise à une croissance rapide en grande partie attribuable au secteur minier et à celui de l'agriculture. Aussi, la pollution de l'eau et de l'air n'a cessé de prendre de l'ampleur, entraînant la généralisation de la diarrhée, des entérites et des maladies respiratoires. En 1993, une loi a été adoptée qui, au départ, ciblait les effluents basés sur la demande biologique d'oxygène (DBO) et les matières totales en suspension. Le Ministère de l'environnement a instauré une première série de taxes qui variaient selon les régions, et il entendait les augmenter progressivement tous les six mois jusqu'à l'atteinte des objectifs.

Ces taxes ont eu un impact positif considérable sur les investissements environnementaux des firmes et sur la réduction de la DBO. Le programme a été lancé aux abords du *River Rio Negro* et, au bout de six mois, la pollution causée par les sources industrielles avait chuté de 28 pour cent (DBO). Les prélèvements effectués au sein du secteur industriel ont généré des ressources

pour le financement d'investissements environnementaux au niveau des industries et dans le recrutement de personnel pour les agences environnementales. Les plans visant à élargir le système portent entre autres sur l'application de taxes à la pollution de l'air, aux déchets solides et aux segments pollueurs du secteur agricole.

Ci-après quelques raisons qui justifient la réussite du programme:

- les très bonnes connaissances dont disposait le personnel local ainsi que son niveau très élevé d'engagement;
- l'appui dont bénéficiait le programme dans les hautes sphères;
- la disponibilité de bonnes informations et données techniques;
- les bons rapports entretenus avec l'industrie;
- la taille relativement réduite de la région, ce qui a certainement rendu le suivi plus facile.

Source: <http://www.economicinstruments.com/index.php/air-quality/charges-and-taxes/article/66->

30. Brésil: Prendre comme tremplin la législation existante

Forts de l'appui de GTZ, les États fédéraux d'*Amazonas* et d'*Acre* sont actuellement engagés dans un processus visant à introduire la redistribution assortie de critères des recettes générées par la taxe sur la valeur ajoutée (TVA ou *ICMS* en langue portugaise).

Cette redistribution écologique des recettes générées par l'*ICMS*, communément connue sous l'appellation *ICMS Ecológico* et qui a été tout d'abord introduite en 1991 au niveau de l'État de Paraná, toujours avec l'appui de GTZ, est de nos jours appliquée dans 10 des 27 états brésiliens. L'*ICMS*, qui est prélevée par chaque état fédéral, s'est globalement chiffrée à plus de 280 milliards de dollars EU en 2006. Une partie des recettes (25 pour cent) est reversée aux municipalités, dans la plupart des cas en fonction de leur contribution au PIB. Au niveau des 10 états dotés d'un programme *ICMS Ecológico*, les recettes sont en partie redistribuées aux municipalités en fonction de la taille des aires protégées qu'ils ou de leur degré d'observation des normes environnementales (par exemple les services d'assainissement de base).

Les États d'*Amazonas* et d'*Acre*, qui se trouvent au cœur du Bassin amazonien, ont porté leur choix sur une trajectoire novatrice qui combine les concepts de l'*ICMS Ecológico* d'une part et d'autre part la Réduction des émissions résultant du déboisement et de la dégradation des forêts (REDD) en établissant un lien entre la redistribution des ressources de l'*ICMS* et les taux de reboisement au niveau des municipalités. Ce faisant, celles des municipalités qui baissent effectivement leurs taux de déboisement sont directement rémunérées par le régime fiscal en place.

Source: GTZ, 2007

Annexe 3: Abréviations

ASL	Programme de permis d'accès par zone
BMZ	Ministère fédéral allemand de la coopération économique et du développement
BRT	Service d'autobus express
CO ₂	Gaz carbonique
DAC	Comité d'aide au développement
AEE	Agence européenne pour l'environnement
RFE	Réforme fiscale écologique
SPE	Subventions préjudiciables à l'environnement
CAE	Cycle d'apprentissage expérimental
ENVIRONET	Réseau pour la coopération au développement et l'environnement
RTE	Réforme de la taxe environnementale
TFM	Tableau à feuilles mobiles
GBG	Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft/Green Budget Germany
GCET	8 ^{ème} Conférence mondiale sur la fiscalité environnementale
PIB	Produit intérieur brut
GTZ	Coopération technique allemande
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattheure
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
ODM	Objectifs de développement du Millénaire
MdE	Ministère de l'environnement
MdF	Ministère des finances
PME	Petites et moyennes entreprises
ONG	Organisation non gouvernementale

Annexe 2: Instruments de la RFE et exemples-pays

NO _x	Monoxyde d'azote
OCDE	Organisation pour la coopération et le développement économiques
PSP	Participation du secteur privé
70	
PME	Petites et moyennes entreprises
SO ₂	Dioxyde de soufre
FdF	Formation des formateurs
USD	Dollar EU
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
WSS	Approvisionnement en eau et assainissement

Annexe 4: Sources & ouvrages de référence clés sur la RFE

OCDE/CAD 2005: Réforme fiscale écologique axée sur la réduction de la pauvreté

<http://www.gtz.de/de/dokumente/en-environmental-fiscal-reform.pdf>

<http://www.oecd.org/dataoecd/14/25/34996292.pdf>

OCDE 2006: The Political Economy of Environmentally Related Taxes

Non disponible pour téléchargement. Table des matières et sommaire en ligne et accessibles en cliquant sur:

http://www.oecd.org/document/20/0,3343,fr_2649_34281_36815124_1_1_1_1,00.html#TOC

BIRD/BANQUE MONDIALE 2006: Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale et al.

Environmental Fiscal Reform: What Should Be Done and How to Achieve It

<http://www.unpei.org/PDF/policyinterventions-programmedev/EnvFiscalReform-whatshouldbedone.pdf>

PNUE 2003: Energy Subsidies: Lessons Learned in Assessing their Impact and Designing Policy Reforms

<http://www.unep.ch/etb/publications/energySubsidies/Energysubreport.pdf>

PNUE 2004: Programme des Nations Unies pour l'environnement

The Use of Economic Instruments in Environmental Policy: Opportunities and Challenges

<http://www.unpei.org/PDF/policyinterventions-programmedev/Use-Economic-Instruments-Env-Policy.pdf>

PNUE 2009: Training Resource Manual: The Use of Economic Instruments for Environmental and Natural Resource Management, 1ère éd. 2009

<http://www.unep.ch/etb/publications/EI%20manual%202009/Training%20Resource%20Manual.pdf>

European overview studies from the European Environment Agency (EEA)

<http://www.eea.europa.eu/>

Rapport 2006 sur les instruments fondés sur les mécanismes du marché présenté dans un style moins formel:

http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_1/en

Rapport 2006 sur lequel repose le précédent, mais plus approfondi:

http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2005_8/en

Rapport 2004 sur les subventions:

http://reports.eea.eu.int/briefing_2004_2/en

Rapport 1996 sur les taxes:

<http://reports.eea.europa.eu/92-9167-000-6/en>

Rapport 2000 sur les taxes:

http://reports.eea.eu.int/Environmental_Issues_No_18/en/tab_content_RLR

Sources obtenues auprès du Ministère fédéral allemand de l'environnement, de la protection de la nature et de la sécurité nucléaire (BMU) et autres sources sur l'Allemagne:

Site officiel de la RFE

http://www.bmu.de/english/ecological_industrial_policy/ecological_financial_reform/doc/41250.php

Sommaire de la première étude macroéconomique sur les impacts en anglais (2002):

http://www.bmu.de/files/erneuerbare_energien/downloads/application/pdf/diw_energypolicy2002.pdf

Récapitulatif "Ökologische Finanzreform" (en allemand uniquement):

http://www.bmu.de/oekologische_finanzreform/downloads/doc/35810.php

Renewables strategy and targets and potential studies and the most successful Renewable Energy Sources Act (en anglais):

http://www.bmu.de/english/renewable_energy/general_information/doc/4306.php

http://www.bmu.de/english/renewable_energy/current/aktuell/3860.php

Marketing/Promotion des RTE:

Affiches (Que vous rapporte la RTE? Emplois, argent, climat, sexe):

http://www.bmu.de/de/1024/js/download/b_steuern/

Cinéma (exonéré de droits d'auteur pour la traduction dans d'autres langues – (jusque-là en allemand et en français)

http://www.bmu.de/english/climate_change/doc/3472.php

Études sur les impacts de la RTE en Allemagne publiées en 2004 et 2005. Entièrement en allemand:

Le communiqué de presse <http://www.uba.de/uba-info-presse/2005/pd05-059.htm> et plusieurs études subséquentes (sur les impacts sectoriels et macroéconomiques, les innovations (en identifiant des technologies concrètes), sur les entrepreneurs (qui sont les gagnants), sur les ménages individuels: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/oekosteuer.htm>.

Impacts de la Réforme de la taxe écologique sur les innovations, l'emploi, les entreprises et l'environnement: <http://www.uba.de/uba-info-presse/2004/pd04-109.htm>

<http://www.umweltdaten.de/uba-info-presse/hintergrund/oekosteuer.pdf>

Le dernier rapport sur les subventions provenant du gouvernement allemand (2007) et qui est le plus transparent et le plus détaillé au monde (en allemand uniquement, publié tous les deux ans):

http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_4312/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Finanz_und_Wirtschaftspolitik/Finanzpolitik/Subventionspolitik/node.html?nn=true

Études sur les subventions au lignite:

<http://www.uba.de/uba-info-presse/2004/pd04-095.htm>

Étude sur les impacts de la suppression des subventions allemandes à l'antracite (en allemand uniquement):

http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3572

D'autres documents de référence: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/index.htm>

Publications GTZ

Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy Makers in Developing Cities

Téléchargement possible à partir du site Web de GTZ:

<http://www.gtz.de/de/dokumente/en-transport-and-climate-change-2007.pdf>

Un certain nombre d'articles sur la tarification du carburant dans le secteur du transport et les prix du carburant dans le secteur du transport international. Accessible en cliquant sur le lien suivant:

<http://www.gtz.de/en/themen/umwelt-infrastruktur/transport/10285.htm>

Environmental Fiscal Reform in Developing, Emerging and Transition Economies: Progress & Prospects. Documents de l'atelier spécial organisé en 2007 par le Ministère fédéral pour la coopération économique et le développement (BMZ) et le Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH

http://www.worldecotax.org/downloads/info/documentation_gtz-Workshop.pdf

La RFE axée sur le développement durable et la réduction de la pauvreté. Procès-verbaux d'ateliers et études de cas sur des pays

<http://www.oecd.org/dataoecd/15/42/36309072.pdf>

Liens utiles d'accès au site Web de GTZ sur les finances publiques:

<http://www.gtz.de/de/themen/politische-reformen/oeffentliche-finanzen/19671.htm>

<http://www.gtz.de/de/themen/politische-reformen/oeffentliche-finanzen/19661.htm>

Bases de données sur la RFE

L'OCDE, en collaboration avec l'Agence européenne pour l'environnement, a mis en place un certain nombre de bases de données régulièrement mises à jour qui contiennent la description de tous genres de taxes environnementales, y compris les liens permettant d'accéder à des études d'évaluation.

<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>

Hébergé auprès de l'École de géographie, de la planification et de la politique environnementale de l'Université de Dublin, ce site vise à présenter dans une approche non technique des informations sur l'utilisation pratique des instruments économiques de la politique environnementale. Il devrait susciter un intérêt chez les décideurs, le public, les universitaires et les étudiants. Le site regroupe les informations qui ont été publiées sous forme de tirage papier et en fait la synthèse sous forme d'une base de données consultable. Plutôt que de se contenter de présenter uniquement des listes d'instruments, le site a pour but de fournir des renseignements détaillés sur les instruments d'utilisation courante, notamment des informations sur leur performance.

<http://www.economicinstruments.com/index.php>

Liens d'accès à diverses études internationales et nationales sur la RFE.

<http://www.foes.de/publikationen/?lang=en>

Un certain nombre de publications peuvent être obtenues à des coûts réduits à partir du Site Web allemand du Budget écologique: <http://www.foes.de/publikationen/zur-bestellung/?lang=en>

L'Institut international pour l'environnement et le développement (www.iied.org/Gov/spa) – met à votre disposition des documents et ouvrages téléchargeables sur la RFE et des thèmes connexes, ainsi que des liens permettant d'accéder à www.nssd.net pour obtenir des informations sur les stratégies de développement durable.