

I4CE

Questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle 2022

Réponse de l'équipe de Fabien Roussel

Mars 2022

Table des matières

Questions transversales	3
Questions thématiques	6
Rénovation énergétique des bâtiments	6
Décarbonation des transports.....	7
Transition agricole et alimentaire.....	10
Collectivités.....	13

Questions transversales

Pour chacune des questions ci-dessous, merci de répondre en 250 mots maximum.

Comptez-vous revoir à la hausse ou à la baisse les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que la France s'est fixée à l'horizon 2030 et à l'horizon 2050 ? *NB : vous pourrez, dans la suite du questionnaire, indiquer les objectifs sectoriels que vous souhaitez réviser, par exemple sur la production d'énergie, la rénovation des bâtiments, les véhicules, l'agriculture ou encore la forêt.*

Le programme des « jours heureux » porté par Fabien Roussel s'inscrit dans le cadre défini par la Stratégie Nationale Bas Carbone de réduction de 40% des émissions de CO2 à horizon 2030 et de neutralité carbone à horizon 2050.

La priorité est selon nous de définir démocratiquement les stratégies et moyens à mobiliser pour réduire massivement les émissions de carbone des secteurs émetteurs (transport, industrie, résidentiel, agriculture, production d'énergie) et atteindre, voire dépasser, les objectifs de la SNBC.

Les financements publics sont un des leviers dont dispose l'Etat pour accompagner la lutte contre les changements climatiques. Est-ce un levier que vous comptez mobiliser et pourquoi ? Quelle place accordez-vous aux autres leviers dont dispose l'Etat pour le climat, que ce soit la réglementation ou la fiscalité ? Avez-vous estimé la hausse ou la baisse des financements publics que vous consacrerez au climat ?

La réponse à la crise climatique passe nécessairement par un grand plan d'investissement public visant à réduire les émissions des secteurs les plus contributeurs aux émissions de CO2. L'échec du marché européen du carbone tout autant que les stratégies de grands groupes privés des secteurs les plus polluants de l'économie démontrent l'incapacité du secteur privé à répondre à l'urgence climatique. L'investissement public est d'autant plus nécessaire pour corriger les inégalités sociales face au changement climatique et accompagner par des mesures sociales fortes la transition écologique à opérer.

En termes d'investissement global, nous nous basons sur les recommandations du GIEC : l'objectif est de consacrer 6% du PIB aux investissements en faveur du climat ce qui représente un investissement annuel de 140 milliards d'euros par an. Les investissements annuels devront donc augmenter de 93 milliards d'euros/an dont 65 milliards d'investissements publics supplémentaires.

Tous les autres leviers disponibles seront mobilisés pour mener à bien cette politique à commencer par le levier fiscal. Les mesures que nous proposons dans ce cadre permettront de contribuer au financement du plan climat et de corriger certaines tendances économiques et sociales génératrice d'émissions de CO2.

Il nous semble important de programmer dans la durée les financements alloués par l'Etat à la lutte contre les changements climatiques : l'Etat se fixant des objectifs à l'horizon 2030, il devrait être en capacité de clarifier, même dans les grandes masses, les moyens alloués à cet horizon et a minima sur le prochain quinquennat. Quels outils, notamment législatifs, envisagez-vous pour inscrire les moyens

de l'action pour le climat dans la durée ? Avez-vous par exemple prévu d'adopter une loi de programmation des financements publics pour le climat ?

J'ai prévu de faire adopter une loi de programmation sur 10 ans des financements publics pour le climat. Ceux-ci auront pour vocation de croître dans le temps pour atteindre 65 milliards d'investissements publics en 2027 répartis comme suit :

25 milliards pour les transports

23 milliards pour les bâtiments et logement

10 milliards pour l'agriculture et l'alimentation

7 milliards pour l'énergie.

Un bilan de l'activité du gouvernement sur le terrain de la lutte pour le climat sera présenté et débattu chaque année devant le parlement.

A qui bénéficient prioritairement les financements publics que vous consacrez au climat et pourquoi : à l'ensemble des ménages ou aux ménages modestes ? Aux collectivités locales ? A l'ensemble des entreprises ou à certaines d'entre elles ?

Les différentes mesures adoptées bénéficieront à des publics variés :

La gratuité des transports publics et la baisse de 30% des tarifs du train profiteront à tous les usagers du train et des transports publics ;

Les financements publics pour les investissements dans les infrastructures de transports (rail, transports publics, vélo) bénéficieront aux maîtres d'ouvrages (SNCF réseau, RATP, collectivités) ;

Les financements pour la rénovation des logements privés bénéficieront aux ménages, mais de façon différenciée : les ménages modestes profiteront de taux de financement plus importants

Les financements publics pour le climat sont un moyen et pas une fin en soi. Ainsi, ce qui compte vraiment ce ne sont pas les milliards dépensés pour aider les français à rénover leurs logements, mais plutôt les réductions d'émissions de CO2 effectivement générées, qui doivent nous mettre sur la voie de la neutralité carbone et si possible à moindre coût. Quelles sont les principales mesures, sectorielles ou globales, envisagées pour s'assurer de l'efficacité des financements publics ?

L'évaluation des politiques en matière de mobilité est assez simple. En matière de trafic ferroviaire, de transports publics et de vélo l'évaluation est aisée : il suffit d'analyser les statistiques de fréquentation des réseaux de transport pour les premiers et des principaux axes cyclables pour le vélo. Pour ce qui est de la prime à la conversion son efficacité est mesurable par la nature des véhicules achetés (et leur niveau de consommation moyen de carburants). Plus généralement l'efficacité des mesures concernant l'automobile est quantifiable : il suffit de mesurer l'évolution de la consommation globale de carburants. En fonction de l'évolution constatée il suffit d'accélérer si besoin l'impact des politiques (exemple pour le malus automobile).

Pour ce qui est de la rénovation des logements, le programme de remplacement des chaudières au fioul est aisément évaluable via le nombre de chaudières remplacées. En revanche sur la rénovation globale

des logements et des bâtiments publics, il convient de mettre en place une méthodologie d'évaluation des investissements. L'ANAH a vocation à évaluer de façon nettement plus systématique le niveau des consommations après travaux, et de publier des synthèses permettant de mesurer l'impact des politiques. Sur les bâtiments publics, il est nécessaire d'inciter les collectivités à installer des systèmes de gestion centralisée des installations de chauffage, pour les piloter au plus près.

Si vous prévoyez des dépenses publiques additionnelles pour le climat sur le prochain quinquennat, comment comptez-vous les financer ? Par de l'endettement, la hausse de la fiscalité (laquelle ?), la baisse d'autres dépenses (lesquelles ?) ? Espérez-vous une hausse des recettes fiscales engendrée par vos propositions économiques voire par les investissements publics et privés pour le climat ? Envisagez-vous une modification des règles budgétaires européennes par exemple pour traiter différemment les investissements publics pour le climat ?

Pour financer mon programme de dépenses publiques pour le climat de 65 milliards supplémentaires je souhaite utiliser plusieurs sources de financements :

Pour la gratuité des transports publics, une modification du versement mobilité générant 7 milliards de recettes annuelles, avec des hausses modulées en fonction des zones géographiques et des niveaux de salaires (elles seront maximales dans les zones les plus favorisées et pour les salaires les plus élevés) ;

Pour les investissements pour les transports publics, le rail et le vélo (10 milliards d'euros supplémentaires par an pendant 15 ans), je propose d'utiliser les mêmes leviers fiscaux déjà utilisés pour le financement du Grand Paris Express, soit une hausse de la taxe locale sur les bureaux et un élargissement de son assiette à l'ensemble du pays, et une hausse et un élargissement de l'assiette de la taxe sur les surfaces de stationnement (TASS), fiscalité assise sur les parkings de bureaux et d'hypermarchés. Ces deux outils fiscaux permettront de générer une recette annuelle de 3 milliards annuels assurant un financement sur le long terme d'un programme d'investissement de 150 milliards ; Par un alourdissement du malus automobile au poids (2 milliards d'euros de recettes annuelles) pour financer l'augmentation de la prime à la conversion de 10 000 euros (5 milliards de dépenses par an sur 5 ans)

Par les recettes fiscales générées par l'augmentation des investissements pour le climat (environ 10 milliards d'euros par an)

Les 33 milliards (sur 65 milliards) d'autres dépenses seront financées à la fois par des recettes fiscales « générales » (rétablissement et triplement de l'impôt sur la fortune, suppression de la flat tax, ...) et par une hausse de l'endettement, en particulier auprès de la BCE.

Les règles budgétaires européennes seront modifiées en particulier pour sortir tous les investissements pour le climat de l'endettement « classique » des Etats.

Questions thématiques

Rénovation énergétique des bâtiments		
Rappel des défis budgétaires identifiés par I4CE : Améliorer l'efficacité des aides à la rénovation des bâtiments ; anticiper la hausse des dépenses budgétaires		
Evolution prévue des objectifs et des grandes orientations stratégiques		
Nature des mesures	Mesures	Impact budgétaire estimé (et méthode/source)
Fiscalité	Hausse de la taxe sur les logements vacants (taux multiplié par 4 pour atteindre 50% et 200% de la Valeur locative cadastrale)	1Mds€/an pour les deux taxes
	Hausse de la taxe sur les résidences secondaires (multiplication par 5 des taux existants)	
Dépense	Augmentation des investissements publics pour la rénovation énergétique performante des logements et équipements publics	23 Mds€ supplémentaires par an ventilé comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 10Mds/an supplémentaires pour financer la rénovation globale de 700 000 logements privés par an - 3Mds€/an supplémentaires pour la rénovation globale de 150 000 logements sociaux par an - 3Mds€/an supplémentaires pour engager un plan de changement des 3,5 millions de chaudières au fioul - 7Mds/an aux collectivités pour la rénovation des bâtiments publics
	TVA à taux réduit (5,5%) pour les matériaux de construction biosourcés	Plusieurs centaines de millions d'euros par an (croissance progressive)

Décarbonation des transports

Rappel des défis budgétaires identifiés par I4CE : Réformer les aides à l'acquisition de véhicules bas carbone ; Financer les infrastructures de recharge pour les véhicules bas carbone ; Financer les infrastructures de transport en commun dans la durée

Evolution prévue des objectifs et des grandes orientations stratégiques	Poursuite des objectifs de la SNBC Objectif d'évolution des parts modales : <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des 20% des trajets automobiles - Part modale vélo à 15% en 2030 et jusqu'à 25% en agglomération - Part modale de 20% pour les transports en commun et jusqu'à 30% dans les grandes villes (hors Île-de-France) - 30% des marchandises transportés par le rail et 10% par voie fluviale 	
Nature des mesures	Mesures	Impact budgétaire estimé (et méthode/source)
Fiscalité	Augmentation du montant du malus automobile au poids	+ 2Mds€/an de recette supplémentaires
	Hausse du versement mobilité pour les entreprises en fonction du niveau des salaires et de leur implantation géographique	+ 7Mds€/an dont 4Mds en Île de France
	TVA à 5.5% sur la vente de vélos et les produits majoritairement transportés par fret fluvial et ferroviaire	- 500 Millions€/an
	Hausse de la taxe sur les bureaux et élargissement à toute la France	+ 1.5Mds€/an
	Élargissement de l'assiette de la taxe sur les surfaces de stationnement (TASS), fiscalité assise sur les parkings de bureaux et d'hypermarchés	+ 1.5Mds€/an
Règlementation	Obligation pour les constructeurs d'installer de capteur à particules fines émises lors du freinage des voitures	0€
Dépense	Développement des transports en commun avec construction de métro dans les plus grandes agglomérations (Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, etc.) et de tramway et BHNS dans les agglomérations de moindre importance	3Mds€ supplémentaire par an
	En matière ferroviaire :	5Mds€ supplémentaire par an

	<p>Réalisation des projets de lignes à grande vitesse avec notamment les lignes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, la liaison Montpellier-Perpignan, les lignes nouvelles Paris Normandie et Provence Côte d'Azur, l'interconnexion des TGV au Sud de Paris ;</p> <p>Régénération des liaisons et résorption des nœuds ferroviaires afin de fiabiliser l'offre existante entre grandes villes françaises comme par exemple la ligne Bordeaux-Nantes ou Bordeaux-Lyon ;</p> <p>Régénération des lignes de dessertes fines du territoire afin de redévelopper une offre voyageurs et fret ;</p> <p>Développement des offres de Réseau Express Métropolitain (REM)</p> <p>L'ensemble de ces investissements profitera également au fret ferroviaire.</p>	
	<p>Pour accélérer la conversion du parc automobile vers les motorisations bas carbone :</p> <p>Augmentation de la prime à la conversion à hauteur de 10 000€ et élargissement de l'éligibilité aux véhicules essence classés Crit'air 1 et 2.</p> <p>Renforcement du Crédit d'impôt borne de recharge (CIBRE) à hauteur de 1 500 euros</p>	5Mds€/an
	<p>Développement d'un réseau cyclable de 100 000km</p>	500M€ en 2023 et 1Mds€/an dès 2025
	<p>Modernisation et développement des infrastructures de fret fluvial et ferroviaire</p>	1Mds€ supplémentaire par an
	<p>Instauration de la gratuité des transports en commun</p>	7Mds€ de dépenses annuelles compensé par la revalorisation du Versement Mobilité
	<p>Création d'une agence nationale du vélo chargé du pilotage des</p>	

Autre	investissements et de l'appui technique aux collectivités	
	Création de sociétés de projets dédiées, avec recettes fléchées, pour la construction des métros dans les grandes agglomérations à l'image de la Société du Grand Paris.	

Transition agricole et alimentaire

Rappel des défis budgétaires identifiés par I4CE : Revoir les critères d'attribution des aides agricoles et alimentaires ; Aider les ménages modestes à faire face à la hausse des coûts de l'alimentation durable ; Accompagner les éleveurs dans la transition

<p>Evolution prévue des objectifs et des grandes orientations stratégiques</p>	<p>Nos principales orientations stratégiques en matière agricole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectif de 500 000 agriculteurs en 2030 avec le doublement des aides à l'installation - Politique d'intervention de l'Etat garantissant les prix d'achat et le revenu des agriculteurs (conférences annuelles par production, droit d'alerte, instauration d'un coefficient multiplicateur entre les prix d'achat et de vente en périodes de crises conjoncturelles...) - Plan de lutte contre les importations déloyales qui portent atteinte à nos objectifs agricoles et à la souveraineté alimentaire et taxation des importations qui ne répondent pas aux - Plan de soutien à la transformation agroécologique (recherche, déploiement de la recherche sur les fermes et accompagnement financier aux changements de pratiques) - Création d'un régime public solidaire d'assurance contre les aléas climatiques, sanitaires et environnementaux couvrant tous les agriculteurs - Protection sociale agricole renforcée pour tous les agriculteurs et salariés agricoles pour renforcer l'attractivité des métiers de l'agriculture <p>Nos principales orientations stratégiques en matière alimentaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un Fonds alimentaire national doté de 10 milliards d'euros annuels à l'appui d'une nouvelle politique alimentaire nationale ayant notamment pour objectifs la généralisation du repas à 1 € dans toutes les cantines scolaires, le soutien au développement des PAT - Conférence européenne sur la souveraineté alimentaire visant à définir une Politique Agricole et Alimentaire Commune (PAAC) avec un pilier spécifique consacré à la politique alimentaire européenne 	
<p>Nature des mesures</p>	<p>Mesures</p>	<p>Impact budgétaire estimé (et méthode/source)</p>
<p>Fiscalité</p>	<p>Instauration d'une contribution spécifique sur les revenus financiers du secteur</p>	<p>2 milliards/€ annuels (assujettissement des revenus financiers des sociétés des</p>

	<p>de la restauration hors-domicile, de la grande distribution et de l'agroalimentaire affecté à un fonds alimentaire nationale visant notamment à la généralisation u repas à 1 € dans toutes les cantines scolaires et le</p>	<p>secteurs concernés, entendus comme la somme des dividendes bruts et des intérêts nets reçus, à une contribution obligatoire affectée à un fonds alimentaire national)</p>
	<p>Taxe sur les importations de produits agricoles et alimentaires provenant de pays qui ne respectent pas les mêmes normes sanitaires et environnementales que celles exigées à nos producteurs.</p>	<p>A définir en fonction des objectifs et des produits visés.</p>
Règlementation	<p>Loi d'orientation et de programmation agricole prévoyant notamment : la création d'une conférence annuelle par filière permettant de déterminer des indicateurs de coûts de production, des prix de référence par type de production et un prix plancher en période de crise, en amont des négociations commerciales ; l'instauration d'un coefficient multiplicateur en période de crise ; la création d'un régime public solidaire d'assurance contre les aléas climatiques, sanitaires et environnementaux.</p>	<p>1 milliard d'€/an pour le régime public d'assurance universel</p>
	<p>Amélioration de la protection sociale agricole : généralisation de la retraite minimum à hauteur de 85 % du SMIC pour tous les agriculteurs (chefs d'exploitation, conjoints collaborateurs et aides familiaux) avec une carrière complète ; amélioration couverture sociale et politiques de prévention conduites par la MSA</p>	<p>Entre 500 millions d'€/an et 1 Mds€/an</p>

<p>Dépense</p>	<p>Au cours du quinquennat le budget du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation passera de 3 Mds/€/an à 10 Mds/€/an essentiellement par le déploiement d'une politique nationale de l'alimentation visant à soutenir la qualité de l'alimentation des Français en particulier les plus modestes (fonds alimentaire national - aides aux PAT – politique d'aide alimentaire) et l'aide aux productions bios et sous SIQO</p>	
<p>Autre</p>	<p>Nouvelles modalités d'application de la PAC et du PSN: plafonnement du niveau d'aide à l'actif en soutenant prioritairement les 60 premiers hectares, en instaurant une dégressivité et un plafonnement à 150 000 euros par exploitation pour favoriser un plus grand nombre de bénéficiaires sur des structures à taille humaine et familiales</p>	<p>Budget PAC constant - réaffectation</p>
	<p>Soutiens augmentés selon des conditionnalités environnementales et pour les fermes en agriculture biologique et sous signes officiels de qualité et d'origine – Doublement du montant des soutiens à l'installation des jeunes agriculteurs</p>	<p>Redéploiement des aides PAC du premier et second pilier + cofinancements nationaux (+ 500 millions d'€/an)</p>
	<p>Remplacement d'un système d'aide à l'hectare par un système d'aide à l'actif agricole, en complément des mesures de garantie de prix des productions.</p>	<p>Budget PAC constant - réaffectation</p>

Collectivités		
Rappel des défis budgétaires identifiés par I4CE : Donner aux collectivités les moyens de faire la transition		
Evolution prévue des objectifs et des grandes orientations stratégiques		
Nature des mesures	Mesures	Impact budgétaire estimé (et méthode/source)
Fiscalité	Création d'un taux majoré sur les droits de mutation des transactions immobilières supérieure à 1 million d'euro	2Mds€/an
Règlementation	Modification du CGCT (article L110-9) pour réduire la part minimale des collectivités-maître d'ouvrage des projets visant à réduire les émissions de carbone	