

L'œil de Lynx

Bulletin de liaison numéro 69

LES CONTRIBUTIONS ENVIRONNEMENTALES

EDITO

Patrice Bau Président de JNE

Notre environnement est maltraité, méprisé, utilisé, dégradé et à des fins pas toujours louables mais souvent cupides. Et ce ne sont pas les rapports d'experts et autres GIEC qui nous contrediront.

L'environnement est toujours considéré (comme la culture), comme la dernière roue du carrosse, la pierre d'achoppement, jamais comme l'indispensable variable d'ajustement à tout équilibre. Tout frais à son égard est considéré comme une dépense, jamais comme un investissement à long terme. Et ainsi on continue, vaille que vaille, à mépriser ce qui fera notre futur en terme d'économie énergétique, de santé, de juste équilibre entre la nature et l'homme. Il faut que cela cesse.

Les termes utilisés pour qualifier ces prélèvements sont toujours enduits de négatif (« pollueurs-payeurs », eco-taxe...), et donc vu comme un impôt supplémentaire au lieu d'une source de financement pour améliorer notre société, et par voie de conséquence la qualité de vie des français (et des citoyens du monde).

Nous verrons dans cet Oeil de Lynx qu'il y a déjà de nombreux prélèvements et leurs destinations.

Mais revenons un instant sur l'écotaxe, qui a fait couler tant d'encre, et dont les médias se sont accaparés pour relater des événements extrêmes, sans commune mesure avec le fond du sujet et sans que les journalistes ne fassent l'indispensable explication de texte.

Il est vrai que la contestation est plus vendeuse, plus « événementielle ».

Cette « taxe » n'est pas parfaite (nous le verrons plus loin), mais elle a le mérite d'exister (elle a été mise en place par un gouvernement de droite, par un ministre centriste...), pour tenter de changer des habitudes, de contrer des inégalités. Elle ne résout pas tous les problèmes, ne se concentre que sur l'axe des transports certes, mais à force de ne rien faire...

La contestation suivie de la reculade gouvernementale exprime bien la haute considération du gouvernement à l'égard de l'environnement.

Pourtant en France, à une période difficile où l'économie n'était pas des plus réjouissante, un gouvernement a su prendre ses responsabilités et a mis en place un prélèvement pour garantir l'accès aux soins pour tous : la Sécurité Sociale.

Je ne sais pas qui a choisi ces deux mots accolés, mais au vu du succès, son concepteur mérite toute notre reconnaissance. Pourquoi dès lors n'est-il pas possible de mettre en place une fiscalité environnementale digne de ce nom, une Sécurité Environnementale ? Un système de répartition qui permettrait, outre une réelle considération, une manne pour des économies, des investissements futurs.

Il n'est pas possible de démontrer le bienfait d'un tel prélèvement en utilisant des termes aussi péjoratifs. Alors montrons et démontrons la nécessité d'une fiscalité écologique et supprimons de nos habitudes le terme de « taxe » si négativement réducteur.

Sommaire :

Dossier :

Les contributions environnementales

La Taxe environnementale

La Taxe poids lourds

Transport de marchandises par l'association de défense de la vallée de la Vallière

Le coup de gueule :

Ecotaxe : eco-perfidie : eco-arnaque

La taxe d'aménagement

La REP (SYDOM)

En guise de conclusion :

La fiscalité environnementale

Jura Nature Environnement appartient au réseau F.N.E. Franche-Comté et France Nature Environnement. Notre structure fédère 22 associations adhérentes dans le Jura.



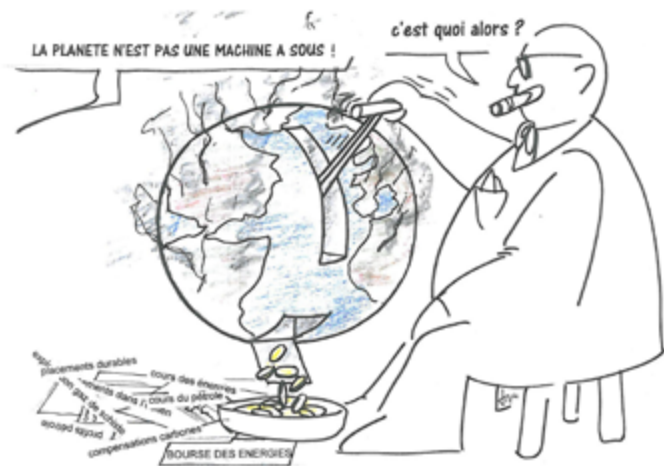
ACTU DE JNE

Chapelle Voland. Ce chantier aura donc lieu le samedi 22 février prochain, vous pouvez retrouver toutes les précisions sur notre site internet. N'oubliez pas de vous inscrire.

Nouveau site internet

Grâce aux crédits « Vie associative » 2013 de la DREAL Franche Comté, notre site internet vient de faire l'objet d'un relooking, nous essayerons d'étoffer à partir de 2014 la partie « actions ». Si vous avez l'occasion d'aller y faire un tour, n'hésitez pas à nous faire un retour. Par un appel lancé auprès de nos adhérents en fin d'année, nous avons pu illustrer notre nouveau site avec de magnifiques paysages jurassien. Merci aux deux photographes sélectionnées cette année, Françoise Maillet et Christian Chopard.

Rendez-vous sur notre nouveau site ! L'adresse reste la même www.jne.asso.fr



Service civique

Une demande d'agrément a été déposée par JNE pour accueillir des services civiques. Les volontaires, l'un pour Dole Environnement, l'autre pour JNE, accompagneront les salariés, principalement dans les missions de terrain.

Carrière de Cogna

Nous avons été alertés par les habitants de Vertamboz concernant le projet d'une nouvelle carrière à proximité de l'ancienne (fermée il y a 15 ans). Après consultation du dossier d'enquête publique, nous avons apporté une contribution en insistant sur les problématiques eau et biodiversité.

Prochaine action

Un des derniers rendez-vous nature 2013 (animations soutenues par le Conseil régional de Franche-Comté) a du être reporté en 2014 faute de conditions météo favorables. Nous avons décidé de remettre la date de ce chantier, qui consistera notamment à la plantation d'une haie champêtre proche de la bergerie en coopération avec la ferme du Jointout sur une parcelle de

DOSSIER

LES CONTRIBUTIONS ENVIRONNEMENTALES

Le dossier de ce bulletin s'est orienté naturellement vers un sujet, revenu régulièrement lors des discussions de notre conseil d'administration et qui a engendré une levée de bouclier de certaines catégories socio-professionnelles fin 2013, l'écotaxe. Nous avons envie de traiter ce sujet de manière plus large autour de différentes autres contributions environnementales. Alors allons-y, taxes, éco-contributions, éco-participation, quelques informations et points de vue sur la question.

Qu'est-ce qu'une taxe environnementale ?

Jean-Yves Chalumeaux

Source : Commissariat général au développement durable – Référence - avril 2013 *La fiscalité environnementale en France: état des lieux*

Partant du constat que les comportements des entreprises, des ménages et du secteur public n'intègrent pas spontanément le coût des dommages qu'ils causent à l'environnement, et très imparfaitement la rareté future des énergies et des matières premières, l'analyse économique établit que l'Etat est fondé à intervenir pour corriger les prix de marché. La fiscalité environnementale est précisément l'instrument de politique publique dont il dispose pour intégrer, dans le coût supporté par l'acteur économique, les coûts sociaux et environnementaux que ce dernier occasionne (externalités)(...). Le recours à la fiscalité environnementale est également justifié en droit par le principe "pollueur-payeur" qui figure dans la Charte de l'environnement, partie intégrante du bloc constitutionnel.

Cette définition théoriquement solide n'est que très imparfaitement opérationnelle. (...)

Alternativement on pourrait vouloir distinguer les taxes dont la mise en place a bien entraîné des changements de comportement et des dommages moindres à l'environnement (...) et dans une acception encore différente, la fiscalité environnementale pourrait être entendue comme l'ensemble des taxes qui servent à financer des actions favorables à l'environnement.

Commentaires:

Parmi l'arsenal Européen et Français de cette fiscalité qui s'applique aux trois grandes problématiques environnementales, (consommation des ressources, changement climatique et pollutions) il est difficile de prouver que dans chacun de ces domaines, l'application du principe "d'internalité" des coûts ait bien engendré une modification des comportements ni même seulement induit une consommation inférieure. Dans la mesure où l'instrument de calcul est extrêmement complexe d'une part mais aussi si l'on prend en compte le principe supérieur de croissance économique qui impose, de fait, une consommation toujours plus élevée...! C'est une cruelle réalité en matière de ressources naturelles non renouvelables telles que le pétrole ou le charbon sur lesquels s'applique en France une taxe dite TICPE (taxe intérieure de consommation des produits énergétiques) initialement à fonction budgétaire, elle entre aujourd'hui de plein droit dans la définition de taxe environnementale. Elle doit permettre de faire supporter au consommateur une partie du coût de la rareté qu'il induit pour ses successeurs et pour les autres utilisateurs !

Quand l'on sait le montant faramineux que cette collecte procure (25 milliards d'euros/an) on se demande bien comment il n'est pas encore investi dans une source sûre et fiable d'énergie renouvelable qui nous mettrait à l'abri de la pénurie certaine qui nous menace à plus ou moins long terme.

Concernant les transports qu'ils soient sur terre, sur mer ou dans les airs, pas moins de 15 dispositifs fiscaux viennent s'appliquer à "réduire" l'impact de ces activités sur l'environnement (si j'ai bien saisi le sens de la loi fiscale) et la taxe poids-lourds n'est pas une nouveauté puisqu'il existe déjà une taxe à l'essieu pour les véhicules d'un poids supérieur à 12 Tonnes qui est affectée à l'entretien du réseau routier mais indépendamment du kilométrage parcouru. (voir art. taxe poids-lourds).

C'est une évidente certitude de constater l'effet inopérant de la fiscalité dans ce domaine en particulier puisque l'immense majorité des consommateurs de transport ne font absolument pas le rapport entre les taxes dont ils s'acquittent et la nécessité de réduire leurs déplacements. Il n'y a pas davantage de garanties d'ailleurs que, le simple fait de s'acquitter d'une somme d'argent toujours plus élevée pour utiliser un service de transport quel qu'il soit, nous place en situation de responsabilité vis à vis de l'atteinte à l'environnement qu'il occasionne. Au contraire j'en ai bien peur cette somme nous en dédouane !



Le pire étant en fait contenu dans l'affectation du produit de la taxe. TICPE notamment.

Dans le cas de l'aviation civile, la relation entre les nuisances très lourdes du trafic aérien à l'échelle de son impact sur le climat par exemple et le budget "contrôle et exploitation aériens" (385 millions d'euros en 2011) est inexistante. Plus grave encore, ces appareils utilisent un carburant détaxé et ce n'est pas le montant de la taxe créée au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement, (171 millions) perçue sur chaque passager embarqué, qui peut recouvrir ce préjudice.

En conclusion, j'ai la sensation que la marge est encore grande entre le fait de concevoir et d'appliquer une fiscalité contraignante à vocation écologique et l'utilisation des dividendes qui en découlent.

Transport routiers

Jean-Yves Chalumeaux

L'éco-taxe – petit rappel...

La taxe poids lourds, officiellement « taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandise », parfois appelée écotaxe ou éco-redevance poids lourds

Cette taxe critiquée fin 2013 avant sa mise en œuvre, est sensée s'appliquer aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant en France sur certaines routes nationales et départementales. Elle vise à faire payer l'usage de ces routes par leurs utilisateurs en leur faisant supporter les coûts réels du transport routier de marchandises (dégradation de la voirie, financement des infrastructures routières) alors que ce coût est aujourd'hui intégralement supporté par l'impôt commun. Son principe a été voté en 2009, dans le cadre de la Loi Grenelle 1. Son entrée en vigueur était prévue le 1er janvier 2014.



Ce dispositif, issu de la directive « Eurovignette », est déjà présent en Allemagne, en Slovénie, en Autriche et en République tchèque. Il permet d'harmoniser les règles de financement des infrastructures au niveau européen et a pour effet d'inciter les transporteurs à rationaliser leurs déplacements et à limiter les transports à vide. En France, les sommes collectées seraient affectées aux collectivités territoriales gestionnaires ainsi qu'à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui a pour but d'améliorer les infrastructures de transport et de soutenir des projets de développement du transport ferroviaire et fluvial.

Le montant de la taxe : de 8,8 à 15,4 centimes d'euros par kilomètre parcouru (taxe variable selon la taille, le poids et le niveau de pollution du camion). Elle devait rapporter 1,2 milliard d'euros par an à l'AFITF.

Le réseau routier taxable est constitué du réseau routier national, à l'exception des autoroutes et ouvrage à péage et des routes nationales à faibles trafics qui ne font pas partie du réseau trans-européen, et des routes locales (départementales et communales) qui subissent un report de trafic depuis les autoroutes et ouvrages à péage, le réseau routier taxable ou les routes situées dans un état frontalier qui seraient soumises à un droit d'usage (Taxe, péage ou redevance).

Transports de Marchandises...

Pierre CHAVON. Association Défense de la Vallée de la Vallière (defensevalleevalliere.com)

(Paru dans la Voix du Jura du 4 juillet 2012)

Le transport de Marchandises a connu ces 40 dernières années une évolution aussi fulgurante que monomaniaque ! La France par exemple, n'a pas su, ou pas pu garder son réseau de voies ferrées (on parle de 600 Km disparus par an sur trente ans !), a oublié ses voies navigables et le cabotage maritime, pour préférer la route, et même l'avion, pour faire face à une demande de Transports démesurée, quasi exponentielle, avec : le porte à porte, le tout-tout-de-suite, le flux tendu, les fraises en hiver... sans pour autant mesurer le vrai coût du Transport ! Quelles mesures prendre et quel avenir pour le Transport de marchandises ?

En Europe

Avec le temps, ont émergé deux idées princeps :

- faire payer les infrastructures aux utilisateurs,
- tendre vers le principe de pollueur-payeur.

C'est non sans mal, et après de multiples attaques de lobbying, que la première Directive Européenne sur le sujet est sortie : DE 1999/62/ CE, relative à la taxation des PL à partir de 12t pour l'utilisation de certaines infrastructures. L'Eurovignette, qui reste facultative, sera fonction de la durée d'utilisation et de la catégorie d'émission du véhicule. Elle sera révisée en 2006 (DE 2006/38/CE), pour prendre en compte une partie des « coûts externes » c'est-à-dire les répercussions de ce trafic (pollution, environnement, encombrement routier, santé, accidents...) et ainsi apporter les modifications suivantes :

- PL à partir de 3,5 tonnes
- Encombrement des routes (moment d'utilisation) pour lutter contre la congestion de trafic ;
- Dommages causés à l'environnement, principe du pollueur payeur ;
- Ce n'est qu'en 2008 que des précisions sont apportées permettant aux Etats d'internaliser d'autres coûts externes : pollution atmosphérique et sonore, encombrement frappant les autres véhicules.
- Précision faite que les recettes seront collectées au moyen de systèmes électroniques pour ne pas gêner la fluidité du trafic, et seront destinées à des projets de Développement Durable... des Transports !

En France

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, la France a décidé d'intégrer la DE sous forme d'une Eco-Taxe PL annoncée pour 2010. Repoussée encore une fois, elle était désormais prévue pour ... juillet 2013. Puis repoussée en janvier 2014. Et maintenant ?

Ainsi, est prévue une taxe kilométrique entre 0,025 et 0,17 euros pour tous les PL de plus de 3,5t, et en fonction des normes EURO des véhicules, du nombre d'essieux et Poids Total en Charge. Avec cependant des réductions de 25% pour 3 régions au regard de leur éloignement (Bretagne, Aquitaine, Midi-Pyrénées). Seront exclues les routes nationales de moins de 800 PL/j et seront incluses quelques routes départementales.

Nos regrets :

- Le retard pris, sur maintenant déjà trois ans ;
- Non uniformité selon les régions ! Pourtant les mécontentements sont là.
- Le réseau local intéressé pour seulement 0,5% !
- Le réseau national à faible trafic (800 véhicules/jour) exclu, ce qui correspond généralement aux zones de montagnes les plus sensibles à la pollution.
- Enfin l'affectation de la taxe vers l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport Française), pour un Transport Durable mais où désormais les routes ne sont pas exclues !

La Vallée de la Vallière

1°) Eco-taxe :

La RD 678 (dont notre Vallée) n'est pas sur la liste. Une demande a été faite par le Conseil Général mais refusée par le Ministère. Il faut comprendre en outre que même si la taxe était applicable à 17 cts/Km maxi, elle ne pourrait rivaliser avec les 50 Km supplémentaires en obligeant les PL à passer par Bourg en Bresse, auxquels on ajouterait le prix de l'A39.

2°) Les arrêtés :

Les Maires ont été les premiers à signer des arrêtés qui alors interdisaient la montée par la Vallée aux PL. Puis le Conseil Général est intervenu, et c'est le transit à partir de 3,5t qui a été interdit, pour les PL sauf ceux qui chargent ou déchargent dans le Jura ou sont du Jura.... Mais en considérant les chiffres qui nous avaient été donnés par le CG lui-même, on constate les pourcentages suivants :

28 % PL origine Jura, destination Jura.

34 % PL origine Jura, destination hors Jura.

14 % PL origine hors Jura, destination Jura.

Ainsi seuls 24% du trafic dit de transit serait intéressé par la mesure.

Enfin si l'arrêté pris par le CG est devenu caduque après la victoire de la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers) au Tribunal Administratif, les arrêtés 2° mouture des Maires sont toujours en vigueur pour les véhicules à partir de 7,5 tonnes.

3°) A404

Le prolongement de l'autoroute A404 Oyonnax-Lavancia sera bientôt terminé. Le Département du Jura a d'ailleurs financé en partie cette infrastructure. On ne doute pas de l'intérêt pour les PL venant des Alpes ou d'Italie, d'éviter désormais Dortan et Lavancia pour arriver plus facilement en bas de la côte de Jeurre, franchir les monts Jura et arriver... dans notre Vallée.

4°) Contournement Est :

Une déviation a bien été faite pour éviter la Vallée, inaugurée en 1975, mais cette côte dite de Montaigu est à 13% !!! Dès 1993, une réflexion des Maires sur l'ensemble de notre Territoire (AIREL), notait qu'un Contournement Ouest était indispensable mais qu'un Contournement Est était nécessaire. Récemment, le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) a bien intégré un contournement Est dans son Document d'Orientation Générale. Mais rien n'est prévu.



5°) **Projet aménagement côte de Montaigu**

Conformément à son engagement le Président du Conseil Général a prévu l'aménagement de la pente à 13% près de MONTAIGU. Les travaux ont été mis au budget. Ils sont prévus pour cette année. Un démarrage sur un stop en haut de la pente, une voie de détresse supplémentaire à mi course, devraient faire passer tous les PL >3,5 t par cette voie et exclure ainsi notre Vallée du trafic PL.

Ceci a l'immense avantage d'être une mesure appliquée très rapidement. Nous n'en connaissons pas les résultats. Ils seront analysés en temps voulu. Le Contournement Est n'est pas mort pour autant, au moins dans l'idée vis-à-vis de l'agglomération.

Pourquoi notre engagement ?

La Vallée de la Vallière ne démérite pas en tant que reculée jurassienne avec :

- son réservoir de biodiversité
- ses falaises, rivières, sources,
- ses bois remarquables,
- ses villages pittoresques,
- ses voies vertes, tunnels éclairés,
- ses belvédères qui jalonnent les chemins de randonnées.

Tout cela aux portes même de la Préfecture du Département, et qui s'offre, si près, aux habitants de toute l'agglomération.

Nuisances et pollution :

A quoi bon les énumérer encore ? Mais nous ne citerons que la pollution de l'air.

En 2004-2005, le laboratoire ASQAB, après études sur plusieurs mois notait :

«Durant les périodes de mesures, particulièrement lors de la première période pendant laquelle l'appareil de mesure était localisé en bordure de la RN78, les niveaux de polluants primaires (dioxyde d'azote et poussières) sont élevés. Sur les deux périodes, les niveaux relevés à Conliège pour ces deux polluants sont plus élevés qu'à Lons-Le-Saunier... Les profils journaliers des oxydes d'azote et des poussières indiquent une forte influence du trafic poids lourds avec des concentrations beaucoup plus élevées la journée. »

L'OMS, vient de reconnaître que les micro-particules, issues des pots d'échappement des véhicules Diesel, étaient cancérigènes !!! (voir defensevalléevalliere.com)

A quoi bon maintenant citer les autres effets néfastes sur la Santé, les coûts de sécurité, la pollution des maisons, le bruit, et bien d'autres nuisances ?

Écotaxe : Éco perfidie : Éco arnaque!

Jacques Lançon

Qualifier d'écologique une taxe visant à rétablir un plus juste équilibre commercial relève de la filouterie intellectuelle. Car avant de protéger l'environnement, il s'agirait déjà de réguler une situation qui favorise abusivement les productions lointaines au détriment des productions locales ? N'est-ce pas pour discréditer le retour au bon sens et à l'économie des ressources naturelles que de les faire considérer comme une charge de plus à supporter par le moyen d'une nouvelle taxe ? Ainsi pour produire de nouveau localement tout ce qui peut l'être en réduisant les distorsions de concurrence, les économistes pervers imposeraient cette nouvelle taxe, dite écologique.

De plus n'est-ce pas aussi intentionnel et paradoxal que cette taxation touche autant sinon plus, le transport des productions locales que celui des productions lointaines qui pour certaines, arrivent par avions ou cargos détaxés dans les grandes agglomérations urbaines? Une arnaque donc !

Dans l'esprit du public, "écotaxe" signifie taxe relative à l'environnement. Or, lorsque les profiteurs du système économique mondialisé actuel incriminent l'environnement de surcoûts alors qu'il s'agirait de faire cesser leur gabegie et leur concurrence déloyale, cela relève de la duperie criminelle.

S'il doit y avoir de nouvelles taxes, c'est sur les importations lointaines qu'elles doivent porter. Gourmandes en énergies pour leurs transports et souvent socialement iniques quant aux conditions de travail, la taxation s'impose en effet. Cette taxation doit être appliquée surtout pour l'agroalimentaire lorsque les cultures vivrières locales sont mises à mal et qu'elles génèrent une déforestation calamiteuse dans les pays dits émergents.

Mais la lutte contre l'effet de serre semble ne pas s'appliquer à tous. Que fait donc notre pouvoir politique contre ces lobbies machiavéliques ?

Pour les espaces naturels...

La taxe d'aménagement, késako ?

Cette Taxe d'Aménagement (TA ; encadrée par le Code de l'urbanisme) résulte de la fusion de la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS), de la Taxe Départementale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (TDCAUE), de la Taxe Locale d'Équipement (TLE ; attribuée aux communes pour le financement des dépenses générales d'urbanisation) et du Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE ; permet le financement d'équipements publics) et est établie sur les constructions, reconstructions, agrandissements des bâtiments et sur les aménagements définis en Conseil d'État.

Une part de cette taxe est attribuée au Département, dont le taux est fixé par délibération du Conseil général qui ne peut excéder 2,5 %. Le taux actuel est de 1 % dans le Jura finançant à part égale (0,5%) la politique ENS et le Conseil d'Architecture, d'urbanisme et de l'Environnement (CAUE).

En somme, plus un département se développe, plus il dispose de moyens financiers permettant de préserver et gérer les espaces naturels et d'accompagner l'urbanisation en respect des enjeux de développement durable.

La politique départementale Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Elle est instaurée par la Loi du 18 juillet 1985, sans toutefois être obligatoire, et possède deux objectifs prioritaires :

- préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et assurer la sauvegarde des habitats naturels,
- aménager des espaces pour une ouverture au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel.

Le champ d'action de cette politique est très large. Elle peut permettre l'acquisition ou l'aide à l'acquisition de terrains, la réalisation d'études, la réhabilitation d'espaces, le financement de personnels affectés à cette politique... et s'appliquer sur des milieux naturels rares et menacés, des habitats naturels, les sentiers figurant sur le Plan départemental des Itinéraires de promenade et Randonnée, les chemins situés le long des cours d'eau, les bois, les forêts, les espaces figurant au plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature...

Sa mise en place dans le Jura ; vers un schéma départemental des ENS opérationnel en 2015

Instaurée en 1991 dans le Jura à un taux minimum de 0,1% et non utilisée jusqu'en 1995, la politique ENS se déploie peu à peu, via son animation par la Mission rivières et milieux naturels du Département et par la révision du taux à 0,5% en 2011. Elle bénéficiait alors, au coup par coup, aux projets du Département (propriétés aux abords du lac de Vouglans et concernées par la Loi Littoral, etc.) et à des projets déposés par les acteurs de l'environnement (Conservatoire des espaces naturels, Parc Naturel Régional du Haut Jura, Fédération départementale des chasseurs du Jura...) et à JNE en 2011/12 (3 800 € ; pour la rédaction du plan de gestion d'une zone humide bressane propriété de FNE France-Comté).

De 1991 à juillet 2013, cette taxe a généré plus de 1 600 000 € de recettes, aujourd'hui peu ou prou dépensée.

Ce fonds d'attribution demandait à bénéficier d'une réelle politique stratégique et prospective, permettant de cadrer l'usage de la taxe ENS en réponse aux enjeux environnementaux du Département. C'est ce qui est en cours grâce à la volonté actuelle de la majorité départementale et le recrutement d'un technicien en charge de cette mission, Morgan Grivaud.

Une première étude d'inventaire des Espaces Naturels Sensibles potentiels, à travers un filtre environnemental (espèces et habitats d'intérêt patrimonial) est en cours de réalisation et dont le travail cartographique est actuellement attribué aux associations naturalistes environnementales (LPO FC, CBN FC-ORI) pour un rendu prévu en début d'année 2014. A travers d'autres filtres (état des lieux des menaces anthropiques, degré d'appropriation locale, pratiques et usages sur les sites, possibilité de mise en place d'une stratégie foncière, potentiel pédagogique, etc.), une première version du schéma est prévue fin 2014. Sa finalisation interviendra les mois suivants pour une mise en route opérationnelle, en lien avec la poursuite de la concertation locale, par une inscription budgétaire en 2015.

A noter que devant le constat d'une baisse des constructions dans le Département, les recettes annuelles pour la politique ENS sont actuellement en diminution, autour de 100 000 €.

Enfin, et c'est une position portée par JNE pour le moyen terme, une augmentation du taux vers 2 à 2,5% permettrait d'amplifier cette politique, vitrine de la politique environnementale départementale et véritable levier d'action pour la préservation du patrimoine naturel, tant par les moyens financiers générés que par l'implication des conseillers généraux, à voir comme des ambassadeurs locaux des espaces naturels sensibles dans les processus de concertation et de gouvernance.



Le Mont Guérin, site classé en ENS

Entretien avec M. Christophe Perny, Président du Conseil général du Jura

Nota : les informations nécessaires à la rédaction de cet article ont été recueillies auprès du Christophe Perny, président du Conseil général du Jura, complétées d'échanges avec Morgan Grivaud.

"La Taxe d'Aménagement est utile au Département pour structurer et financer de nouvelles politiques environnementales dans un contexte difficile d'augmentation du nombre de compétences départementales et de diminution des capacités fiscales.

Pour le Jura, la politique ENS s'inscrit dans une démarche globale, la protection de la nature étant un tout, un enjeu considérable pour le territoire qui exige l'implication de l'ensemble des élus.

Aujourd'hui, ceux-ci ont tous conscience, à des degrés divers, de la nécessaire préservation de notre patrimoine naturel et de sa transmission aux générations futures. Toutefois, elles doivent se faire en parallèle d'un développement dont le Jura a aussi besoin.

Cette vision d'ensemble de deux politiques complémentaires à mener de front explique l'absence d'un vice-président en charge de l'environnement, le président du Cg assurant le rôle de coordinateur.

L'outil ENS permettra deux axes d'action spécifiques :

- la préservation et la gestion du patrimoine naturel départemental, présent sur ses propriétés (Bords du Lac de Vouglans, Mont Guérin dans le nord Jura, Prairies humides de L'Etoile, confluence Doubs-Orain, etc.),
- la gestion globale d'espaces naturels à l'échelle du Jura, selon trois classifications :
- les milieux abritant une faune, une flore ou une géologie hautement patrimoniales à protéger de toutes atteintes,
- les lieux où une conciliation harmonieuse entre activités humaines et patrimoine naturel doit être renforcée pour préserver durablement la richesse locale,
- les lieux où des projets de développement peuvent se réaliser avec un souci de prise en compte de la biodiversité.

La structuration de cette politique ENS passe aujourd'hui par l'élaboration d'une stratégie (ndlr : accompagnée par la création d'un comité et d'un atelier techniques auxquels JNE participe depuis leur création en juillet dernier). L'outil Agenda 21 du Cg39 bénéficie également d'une telle dynamique.

Ndlr : le Jura étant le dernier département franc-comtois à le mettre en place, ce dispositif a été l'une des priorités de la majorité. JNE sera associée à la démarche en 2014.

De manière générale, toutes les politiques départementales sont dans une démarche de développement durable. L'environnement n'est donc pas vu comme une contrainte mais n'est pas non plus une priorité supérieure aux enjeux économiques, sociaux ou citoyens."

Pour nos « dits » déchets

Hubert Martin, Directeur du SYDOM

Filières de responsabilité élargie du producteur (REP)

Les REP ne dorment jamais

Les entreprises sont responsables de leurs produits du « berceau à la tombe » : cette application du principe « pollueur-payeur » est à l'origine de toutes les filières dites de « responsabilité élargie des producteurs », « REP » en technolanguage.

Conceptualisée par l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), la notion de REP est apparue dans le droit européen à la fin des années 80, à propos des déchets d'emballages ménagers (DEM), des véhicules hors d'usage (VHU), des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), ...

D'une manière générale, il s'agit d'internaliser le coût de gestion du déchet qu'il deviendra dans le prix de vente d'un produit. L'entreprise qui met le produit sur le marché ajoute tout ou partie de ce coût au prix de vente sous la forme d'une éco-contribution. L'éco-contribution peut être visible sur l'étiquette (« visible fee » en anglais), invisible ou symbolisée (le « point vert »).

Les éco-contributions sont collectées par un « éco-organisme » qui les redistribue aux collectivités (communes, communautés, syndicats) en charge de la gestion des déchets ou les utilise pour payer lui-même la collecte et le traitement de ces déchets, entièrement ou partiellement. Ces organismes sont en général des sociétés anonymes sans but lucratif, agréées par l'Etat pour accomplir une mission d'intérêt général.

En 20 ans, la France est devenue championne d'Europe des REP, en nombre de filières, une bonne vingtaine, sous l'impulsion de l'Union européenne d'abord, puis du Grenelle de l'Environnement. On distingue les REP « financières », où l'éco-organisme redistribue les contributions, c'est le cas d'Eco-Emballages, des REP « opérationnelles », où il organise lui-même les opérations, c'est le cas des DEEE.

Dans le Jura, le SYDOM gère la plupart des contrats avec les éco-organismes, dont les soutiens et/ou les interventions couvrent environ 20% de la facture des ordures ménagères, 20% qui ne sont pas facturés en aval par le SICTOM ou la communauté (de communes ou d'agglomération), mais en amont, au moment de l'achat du produit.

Liste des principales filières et des éco-organismes associés :

- Déchets d'éléments d'ameublement (DEA) / Eco-mobilier
- Déchets d'activités de soins (DASRI) / DASTRI
- Déchets d'emballages ménagers (DEM) / Eco-Emballages
- Déchets d'Equipements Electriques Electroniques (DEEE) / OCADEEE / Eco-Systèmes (tous sauf lampes et éclairages) et Recylum (lampes, éclairages)
- Médicaments non-utilisés (MNU) / CYCLAMED
- Papiers graphiques, imprimés / Eco-folio
- Piles et accumulateurs / COREPILE
- Pneumatiques / ALIAPUR
- « Agrofournitures » / ADIVALOR
- Produits chimiques et déchets diffus spécifiques (DDS) / EcoDDS
- Textiles, linge et chaussures / Eco-TLC



En guise de conclusion...

L'écofiscalité : des impôts pour préserver l'environnement

Vincent Dams

D'après le magazine *Terre sauvage* (n°292, mai 2013) - entretien avec Guillaume Sainteny, enseignant à l'Ecole polytechnique et spécialiste du développement durable.

L'écofiscalité se concrétise par trois voies possibles :

- La taxe de rendement, se rapportant à une activité génératrice d'une pollution, d'une nuisance pour laquelle aucun substitut alternatif n'existe ou n'apparaît satisfaisant. C'est une source de revenu régulière pour l'organisme (Etat, collectivité, établissement public, etc.) la percevant.
- La taxe incitative, qui oriente vers un substitut alternatif existant une activité génératrice d'une pollution. Elle permet d'obtenir de réels progrès en matière d'environnement.
- La taxe "mixte", qui permet de moduler la taxation d'une activité en fonction de critères prédéfinis (part d'un polluant dans un produit par exemple).

Les quatre secteurs environnementaux les plus outillés en termes d'écofiscalité sont l'eau, les déchets, l'air et l'énergie (ce dernier thème étant toutefois à mettre à part). Au contraire, peu de choses existent pour les paysages, la biodiversité, les sols ou le bruit.

Au delà de leur rentabilité économique (c'est à dire le montant des rentrées fiscales, comme l'eau et les déchets), les différentes fiscalités environnementales ne bénéficient pas ou peu d'outils d'évaluation de leur efficacité sur le plan de l'environnement.

En outre, au socle de ces taxes "vertes", se rajoute celui très important, pour ne pas dire primordial, des aides publiques préjudiciables à l'environnement. Celles-ci peuvent être dues à un choix politique de :

- maintenir une activité économique non rentable et polluante mais ayant un poids socio-économique imposant. Exemples : les subventions à l'exploitation du charbon et de la lignite en Allemagne et en Espagne, la pêche par chalutage des grands fonds en Europe (dont la France est le principal bénéficiaire...). Les bénéficiaires de telles aides sont généralement des groupes socioprofessionnels très bien structurés et puissants (industriels du BTP, pêcheurs, transporteurs routiers, agriculteurs, etc.). De plus, ce soutien artificiel ne permet pas une modernisation de leur activité et leur adaptation aux enjeux actuels, notamment écologiques...
- favoriser des secteurs d'activités générateurs de croissance économique. Les dépenses fiscales favorables aux énergies fossiles et générant un manque à gagner de l'ordre de 22,5 milliards d'euros par an en France... en sont

l'exemple typique : exonération de taxation du kérozène des avions, taxation à taux modéré du fioul domestique, différentiel de taxation entre l'essence et le gazole... pourtant fort émetteur de particules fines responsables de plus de 40 000 morts prématurés par an en France...

- financer de grands projets ou de grandes infrastructures linéaires jugés autant inutiles qu'à contre-courant (Aéroport de Notre Dame des Landes, Ligne Lyon-Turin, etc.).

A ces raisons, se rajoute aussi une insuffisance de cadrage et d'anticipation de lois. Celles concernant l'habitat sont symptomatiques. Les dispositifs en faveur de la création de logements (prêt à taux zéro exigeant un foncier bon marché pour fonctionner, les régimes d'aides à l'investissement locatif : Roblin, Scellier, Duflot, insuffisamment zonés, etc.) ont limité les efforts visant à freiner l'étalement urbain en France (90 000 hectares consommés annuellement), que nos pays voisins (Allemagne notamment) parviennent à ralentir.

Au delà des arbitrages politiques et des lobbies économiques puissants qui tendent vers une mauvaise utilisation (et une mauvaise interprétation par la population et les acteurs du territoire) de cette fiscalité environnementale, cette dernière permet des effets concrets en faveur de l'environnement tout en favorisant l'innovation technologique, facteur de développement économique. Ce n'est somme toutes qu'une question de volonté politique...



Quelques exemples de taxations

environnementales et de leurs effets bons ou mauvais pour vous laisser vous faire un avis :

- Taxes Générales sur les Activités Polluantes, intégrant dans ses différents volets :
 - la Taxe sur le dioxyde d'azote. Passée de 45 à 160 € la tonne en 2012 grâce à la Loi Grenelle, elle est fixée à 5 180 € la tonne en Suède... Le coût réel estimé des dommages causés en France par ce gaz est d'environ 7 000 € la tonne...
 - la taxe sur les lessives avec phosphates. Elle n'était pas assez incitative selon leur pourcentage de phosphates (72 €, 79 € et 87 € la tonne pour des taux allant de 0 à 5, de 5 à 30 et supérieur à 30 %). Le passage à une taxe incitative, puisque des alternatives économiquement viables existaient, à 39 €, 168 €, 280 € a permis une diminution des achats des deux catégories aux taux les plus élevés de l'ordre de 80% en une seule année.
- Taxe sur l'eau (2 milliards d'€ de recettes annuelles) :
La France a été précurseur en la matière en mettant en place des Agences de l'eau et des redevances à l'échelle des grands bassins hydrographiques (Rhône-Méditerranée & Corse, etc.) : les prélèvements et les redistributions sont locales. Mais le fonctionnement n'est pas idéal : le curatif est privilégié au préventif, certains projets financés sont néfastes à l'environnement : irrigations, retenues collinaires ou certains barrages, la prépondérance des ménages dans les contributions fiscales au profit des collectivités, des agriculteurs et des industriels, etc. Le produit des recettes doit être mieux utilisé.
- Taxe d'aménagement (en faveur des espaces naturels sensibles)
Principale fiscalité ciblée en faveur de la biodiversité, c'est une taxe de rendement servant à financer de réelles politiques de préservation. Celles-ci sont néanmoins d'une grande variabilité allant de véritables et ambitieuses politiques volontaristes (Isère, etc.) à la mise en valeur d'espaces verts intra-urbains (pour certains départements très urbanisés) en passant par la préservation des paysages (outil de développement touristique...)
Son taux est plafonné à 2% et n'est pas modulable (même montant que l'on construise dans un espace naturel sensible ou ailleurs...) et certaines constructions en sont exonérées.

Avant de créer de nouvelles taxes écologiques, l'important est de réduire ou modifier les dépenses fiscales ou les subventions publiques dommageables à l'environnement et de "verdier" les impôts existants.