

## EUROPE

# CRASH-TEST POUR LA TAXE CARBONE AUX FRONTIÈRES

À partir d'octobre, l'Europe va tester à blanc son nouveau mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Louable mais imparfait, voire ubuesque, celui-ci fait craindre une hémorragie industrielle.

**U**n scénario catastrophe. Voilà à peu près à quoi ressemble, pour Alexandre Saubot, l'arrivée de la taxe carbone aux frontières de l'Union européenne. «*Si on ne l'applique pas de façon intelligente, nous serons en danger. Elle se transformera en outil de désindustrialisation massive*», s'alarme le président de France Industrie. Depuis début octobre, l'Europe s'est dotée d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), son nom officiel. Pour l'instant, celui-ci fonctionne «à blanc», sans versement financier de la part des entreprises. Il ne devrait devenir effectif qu'en janvier 2026, avec une montée en puissance jusqu'en 2034.

Le principe ? Pour éviter la délocalisation des activités les plus polluantes, l'Europe accordait jusqu'à présent, généreusement, des quotas gratuits aux industriels les plus exposés à la concurrence internationale. Depuis plusieurs années, la Commission européenne cherche à les remplacer. «*Ils ont été peu efficaces pour baisser les émissions de l'industrie. Par ailleurs, le plafond de quotas sur le marché européen est réduit peu à peu, il fallait trouver un autre système*», résume Domien Vangenechten, expert du sujet pour le think tank E3G. Avec le MACF, qui se

**Le mécanisme**  
va faire grimper les prix des matériaux européens concernés, comme l'aluminium.

substituera peu à peu aux quotas gratuits, l'Europe applique le raisonnement inverse : plutôt que d'exonérer les Européens, il s'agit d'appliquer le même prix du carbone à leurs fabrications et aux importations.

### Risque de délocalisations

À l'entrée de leurs produits sur le marché unique, les importateurs devront s'acquitter de certificats carbone, dont le tarif sera calculé sur celui des quotas européens. Si une taxe carbone existe déjà dans le pays d'origine, l'importateur ne paiera que la différence. «*L'idée est louable, mais comporte un risque important dans sa mise en œuvre*,

reconnait l'économiste Raphaël Trotignon, de Rexecode. Car ce système, que la France a soutenu et défendu, est loin d'être parfait. Il ne s'appliquera qu'à six secteurs ; le ciment, l'acier, l'aluminium, les engrais, l'hydrogène et l'électricité, ainsi qu'à quelques rares produits et semi-produits simples, comme les vis et les boulons. Soit 1,2 % des importations françaises seulement. Le prix des matières premières des industriels européens vont donc augmenter, quel que soit le lieu d'approvisionnement.

Mais pas ceux des produits transformés. «*Le risque de fuite de carbone est transféré de l'amont à l'aval*», résume la Fédération





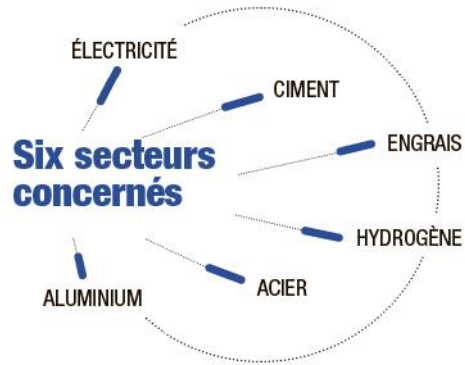
J. HADJIN/VOS VIA GETTY IMAGES



D.R.

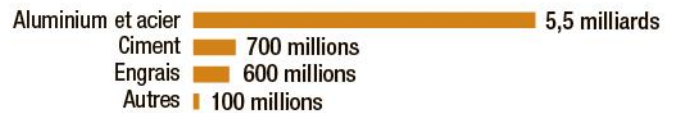
« Si on n'applique pas le mécanisme de façon intelligente, nous serons en danger. Il se transformera en outil de désindustrialisation massive. »

Alexandre Saubot, président de France Industrie



### Un périmètre restreint

Le MACF touche 1,2% des importations françaises  
SOURCE : REXECODE



### Une mise en œuvre progressive



des industries mécaniques. Plutôt que d'importer de l'acier chinois ou turc afin de le transformer en Europe, les entreprises pourraient être tentées d'importer directement des portières de voiture, des batteries ou des automobiles, qui n'auront pas à payer la taxe carbone. Avec le risque d'encourager une nouvelle vague de délocalisation, au moment même où l'Europe cherche à attirer des usines. La faute à la bureaucratie bruxelloise ? À vrai dire, les industriels eux-mêmes ont longtemps plaidé pour le système. Mais la copie finale est loin de leurs vœux. « Une partie d'entre eux a mené la mauvaise ba-

taille. Ils se sont focalisés sur le maintien de quotas gratuits en parallèle d'une taxe carbone. C'était une bataille perdue d'avance », tacle la députée européenne (Renew Europe) Marie-Pierre Védrenne. « Le diable se cache dans les détails, reconnaît Philippe Darmayan l'ancien directeur France d'ArcelorMittal qui a fait partie des grands défenseurs du MACF. Heureusement, l'Europe a pris une option prudente: 2034, cela laisse le temps d'adapter le mécanisme. » Tant que le mécanisme n'est pas en place, il est difficile d'anticiper tous les effets de bord. Rexecode évalue à 4 milliards d'euros environ les surcoûts pour l'industrie française ▶

en 2034, un choc finalement pas si insurmontable. «*Mais il va falloir produire de la donnée, évaluer précisément où sont les fuites de carbone*», souligne Pierre Laffont, le directeur des affaires européennes de France industrie. En réalité, tout le monde, y compris la Commission, a bien conscience de failles. D'où le choix de roder le dispositif pendant plus de deux ans. L'Union européenne s'est déjà engagée à établir, en 2025, un premier bilan à partir des données collectées avant que les importateurs n'achètent leurs premiers certificats carbone. L'objectif est de proposer des premières pistes d'amélioration, notamment son extension à de nouveaux secteurs plus transformés.

## Surcoûts dans l'aluminium et l'auto

A priori, la chimie organique et les plastiques – qui avaient failli se retrouver dans la première liste – sont assurés de figurer au nombre des secteurs concernés. D'autres pourraient les rejoindre d'ici à 2030. Mais jusqu'où faudra-t-il aller? Depuis le printemps, la Fédération des industries élec-

triques, électroniques et de communication, la Fieec fait remonter des cas pratiques à Bercy, plus à l'écoute depuis que la présidence française de l'Union européenne – dont l'un des buts était la taxe carbone – est achevée. «*Nos membres ne sont même pas soumis au marché carbone. Comme le reste de l'industrie aval, nous regardions de loin tous ces débats sur une taxe aux frontières*», reconnaît Benoît Lavigne, le délégué général de la Fieec. Selon ses calculs, les surcoûts pourraient déstabiliser la fabrication de câbles d'aluminium en France. Même chose pour les dispositifs d'éclairage et les climatiseurs des bâti-

ments tertiaires. «*Les difficultés sont réelles lorsque les matières premières, comme l'acier et l'aluminium, représentent plus de 50% des coûts de production*», avance Benoît Lavigne. Vu la valeur ajoutée de leurs équipements, les fabricants d'imagerie médicale n'y perdraient pas en compétitivité.

ALUMINIUM  
FRANCE



«Plus le produit est fini, plus établir son contenu carbone est complexe. Il y a un équilibre à trouver.»

Cyrille Mounier, délégué général d'Aluminium de France

## UNE FOULE D'IMPORTATEURS FACE À DES DÉMARCHES COMPLEXES

De 150 000 à 200 000 entreprises européennes sont concernées par la taxe carbone aux frontières. C'est dix fois plus que celles qui l'étaient par le marché européen du carbone.

**D**epuis plusieurs mois déjà, le chantier occupe Constellium. Le fabricant de pièces en aluminium pour l'aéronautique et l'automobile va devoir déclarer, à partir d'octobre, le contenu carbone de ses importations soumises au mécanisme d'ajustement



P. ALLARD/FEA

carbone aux frontières (MACF). Celles-ci représentent une part importante de ses approvisionnements. «*L'Europe ne produit que la moitié de l'aluminium primaire qu'elle utilise. Nous n'avons pas vraiment le choix*», se défend sa directrice du développement

durable, Catherine Athènes. Le groupe a déjà identifié ses produits concernés et revu son organisation interne pour compiler les données qu'il devra récupérer auprès de ses fournisseurs étrangers. «*La méthodologie reste à inventer*», confirme Pierre Laffont, le direc-

Pour les constructeurs automobiles, cela pourrait représenter 100 à 200 euros par véhicule assemblé en France, selon les calculs de la Plateforme automobile, avec un prix du carbone proche de 100 euros la tonne. « Plus le produit est fini, plus établir son contenu carbone est complexe. Il y a un équilibre à trouver : probablement couvrir le plus d'éléments métalliques comme les portes ou le bloc-moteur. Mais pas forcément le véhicule », pointe Cyrille Mounier, le délégué général d'Aluminium France. Le casse-tête vaut aussi pour la prise en compte des émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'énergie utilisée, prévue pour l'instant seulement pour les engrais et dont ne veulent pas certains secteurs industriels. L'Europe devra trouver la parade à d'autres écueils. Pour éviter les fraudes, les émissions

de CO<sub>2</sub> établies par les fournisseurs étrangers devront être validées par des organismes certifiés. Officiellement, la Commission, à qui les États membres ont délégué la supervision du mécanisme, pourrait envoyer ses propres enquêteurs sur le terrain en cas de déclarations fantaisistes.

### Équipe de supervision réduite

À Bruxelles, les équipes chargées de surveiller le mécanisme d'ajustement carbone vont passer de 10 à 90 personnes d'ici à 2027. C'est peu, mais les usines exportant vers l'Europe ne sont pas si nombreuses, veut croire un expert. Il sera difficile de contrer tous les risques de contournement. Un exemple parmi d'autres : une tonne d'aluminium recyclé émet quatre fois moins de CO<sub>2</sub> que l'aluminium primaire et pourra donc rentrer quasiment sans taxe carbone aux frontières. « Mais comment va-t-on le tracer ? Qui ira contrôler, au fin fond du Kazakhstan, si l'aluminium a bien été produit à partir de déchets ? », s'émeut Cyrille Mounier.

Rien n'est prévu non plus, pour le moment, pour les exportateurs européens, qui devront payer plus cher leur acier ou leur aluminium. « Nos coûts sont déjà plus élevés en Europe. Le risque est que cette taxe additionnelle rende l'industrie européenne moins compétitive », s'inquiète Catherine Athènes, la directrice du développement durable de Constellium. L'instauration d'un rabais spécifique pour l'export a été écartée. La Commission espère que le mécanisme d'ajustement aux frontières montrera la voie à ses partenaires commerciaux, limitant les distorsions. Depuis sa mise en place, une demi-douzaine de pays, dont la Turquie, évoquent l'idée d'une taxe sur le carbone chez eux, rappelle Bruxelles. Mais il en faudra plus pour protéger la compétitivité de l'industrie européenne. # SOLÈNE DAVESNE



**Constellium** devra connaître et déclarer le contenu carbone de ses importations d'aluminium.

teur des affaires européennes de France Industrie. Le mécanisme s'appuie sur des données douanières, mais mobilise aussi des méthodes de reporting climat. « Or, ce ne sont pas les mêmes équipes qui disposent de ces compétences », souligne Frédéric Pa-

pon, associé au cabinet EY. De la même façon, les outils informatiques vont devoir s'adapter : ils font remonter la valeur des importations, mais pas toujours leur tonnage, clé pour en déduire le contenu carbone.

### Première déclaration en janvier

Même les entreprises rodées à calculer le scope 3 de leurs émissions, qui reprend l'empreinte carbone de leurs fournisseurs, devront remettre leur ouvrage sur le métier. Il leur faudra récolter auprès de leurs fournisseurs le contenu carbone, produit par produit, des 571 codes douaniers listés par l'Union européenne. Si les producteurs étrangers ne jouent pas le jeu, une valeur carbone par défaut calculée par la Commission, nettement moins favorable, sera appliquée. « Le défi est d'obtenir

des données de qualité de nos fournisseurs, car c'est l'importateur qui sera tenu responsable », anticipe Christophe Vescovi, le responsable des procédures douanières de Constellium.

Les entreprises ont eu peu de temps pour se mettre en ordre de bataille. La Commission européenne n'a validé que fin juillet les règles précises de reporting trimestriel. Celles-ci sont de toute façon provisoires et devraient être modifiées, avant 2026, pour tenir compte d'éventuelles difficultés de mise en œuvre. Consciente que peu d'entreprises seront prêtes pour l'envoi de leur première déclaration en janvier, l'Europe a promis de se montrer souple pendant quelques mois.

Pas sûr que cela suffise. Car l'une des principales difficultés du MACF est qu'il va s'appliquer à

un nombre considérable d'entreprises. Le marché européen du carbone ne concerne jusqu'à présent que 12 000 sites industriels, très émetteurs en Europe. Le mécanisme d'ajustement carbone devrait concerner de 150 000 à 200 000 importateurs, selon les estimations de la Commission. Y compris pour de faibles montants, puisque tous les flux de plus de 150 euros en valeur sont concernés. Pour les petites entreprises, les formalités seront reportées sur les intermédiaires en douane. « Mais cela représente une déclaration supplémentaire, donc un surcoût », pointe Benjamin Frugier, le responsable du développement des entreprises de la Fédération des industries mécaniques. # S.D.