

Document 1 : l'environnement naturel, un bien comme les autres ?

Le climat et l'environnement appartiennent à la catégorie des biens publics ou collectifs : leur consommation est non-rivale - la consommation d'une unité de bien par un individu n'empêche pas sa consommation par un autre individu - et non-exclusive - dans l'état considéré, il n'est pas possible d'exclure une personne de la consommation du bien.

Ainsi, si un carré de chocolat ne peut être mangé simultanément par deux personnes, et peut être réservé aux individus décidés à en payer le prix, la qualité de l'air bénéficie à toutes les personnes d'une zone géographique, qu'ils fassent ou pas l'effort de le préserver. Tout le monde a donc intérêt à laisser les autres supporter le coût des politiques environnementales, et à comporter en passager clandestin (free rider). L'économie publique « standard » recommande donc la production du bien collectif par les pouvoirs publics.

Dans le cas de l'environnement, cela renvoie à la problématique de la gouvernance mondiale : l'absence d'institution mondiale capable d'imposer le niveau optimal de l'environnement explique en partie le problème, d'où les débats actuels autour de la création d'une « ONU de l'environnement ».

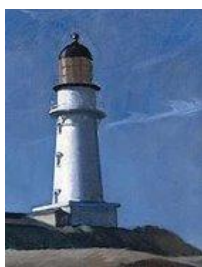
O. Montel-Dumont, « Les problèmes d'environnement : quelle place pour l'économiste ? », *Cahiers français*, n° 355, mars-avril 2010.

1. Qu'est-ce qu'un bien collectif ?
2. Parmi les biens suivants, déterminez ceux qui sont des biens collectifs. Justifiez vos réponses.



Un yaourt pour réduire le cholestérol !

<http://www.danone.com/>



Un phare pour éloigner les navires des récifs

<http://philippe-watrelot.blogspot.com/>



Le très chic parc Monceau à Paris

<http://photos.blogs.liberation.fr/>



Fiat revisite la mythique Fiat 500

www.leblogauto.com/

3. En quoi l'environnement est-il un bien collectif ?
4. Quelles conséquences cela a-t-il sur le comportement des individus face à l'environnement ?
5. Pourquoi faut-il mettre en place une gouvernance mondiale ? Est-ce possible ?

Document 2 : présentation du bonus/malus écologique

C'est une aide financière pour l'acheteur, qui l'incite à s'orienter vers les voitures particulières neuves émettant peu de CO₂. Plus les émissions sont faibles et plus le bonus est élevé. Ce système pénalise, via un malus, les acheteurs qui optent pour les modèles les plus polluants. Le bonus des uns étant financé par le malus des autres.

Montant du bonus 2011	g de CO ₂ par kilomètre
5 000 euros	Moins de 60 g
8 00 euros	Entre 61 et 90 g
400 euros	Entre 91 et 110 g

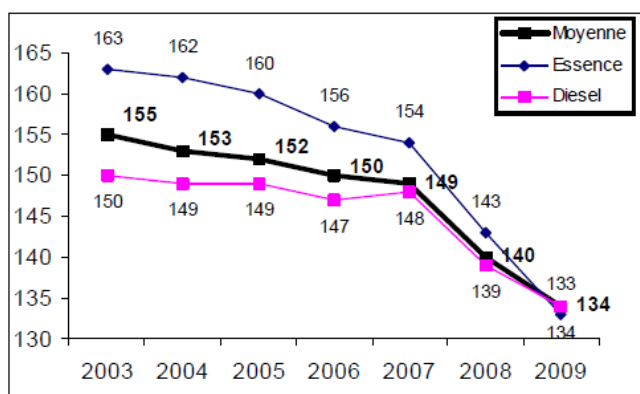
g de CO ₂ par kilomètre	Montant du malus
156-160 g	200 euros
161-195 g	750 euros
196-245 g	1 600 euros
à partir de 246 g	2 600 euros

<http://ecocitoyens.ademe.fr/financer-mon-projet/vehicule/bonus-ecologique>.

1. Quel sera le montant du bonus perçu par un automobiliste qui achète une voiture neuve émettant 76 grammes de CO₂ par kilomètre ?
2. Complétez la définition suivante en utilisant les termes suivants : « taxer », « dispositif », « 155 », « consommateur », « polluant », « subventionner ». Le bonus/malus écologique est un mis en place par l'État en 2007. Il consiste à les qui achètent une voiture émettant plus de 155 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, et à ceux qui achète un véhicule peu
3. Selon vous, quels sont les constructeurs automobiles avantagés/désavantagés par cette mesure ?

Document 3 : les effets du bonus/malus écologique

Émissions moyennes des véhicules particuliers neufs depuis 2003, en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru



Au delà de ce bilan, l'analyse économique montre qu'il se produit en général un effet rebond : la baisse de la consommation unitaire des véhicules abaisse leur coût d'utilisation et entraîne en conséquence une augmentation des circulations. L'augmentation des consommations de carburant qui en résulte reste toutefois nettement inférieure à l'économie de carburant générée au total par le dispositif. Les circulations dépendent également de l'évolution des prix des carburants et de celle des revenus.

Ces circulations supplémentaires [...] engendrent des coûts (sociaux et environnementaux) de l'ordre de 9 centimes d'€/km [...]. Un relèvement de la fiscalité pesant sur les circulations routières (péages urbains pour la congestion, contribution climat énergie pour les gaz à effet de serre, etc.) serait de nature à limiter l'accroissement induit des circulations et plus généralement à réduire leur coût pour la collectivité.

O. Teissier, L. Meunier, « Une évaluation du bonus malus automobile écologique », *Le Point sur*, n°53, mai 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>.

1. Donnez la signification de la donnée de 2009 pour la moyenne des automobiles en l'intégrant dans une phrase.
2. Calculez l'évolution en % des émissions de CO₂ pour la moyenne des automobiles entre 2003 et 2009.
3. Pourquoi peut-on dire que le bonus/malus écologique incite les consommateurs à réduire leur pollution ?
4. Qu'est-ce que l'effet rebond ? Comment peut-on le diminuer ?

Document 4 : un exemple de norme anti pollution

Les constructeurs automobiles allemands [ont poussé] un soupir de soulagement, après un net assouplissement des objectifs d'émissions de CO₂ proposé par la France et l'Allemagne. [...] Les champions allemands comme Volkswagen, BMW ou Daimler n'ont eu de cesse de dénoncer le projet de réduction des émissions de dioxyde de carbone, présenté en décembre par [la Commission européenne]. La chancelière Angela Merkel avait même à l'époque parlé d'une politique industrielle « au préjudice de l'Allemagne ». Leur argument : l'objectif de 120 grammes de CO₂ par kilomètre décliné selon le poids des véhicules et assorti d'un système d'amendes pénalise les allemands, spécialistes des gros modèles, plus lourds et plus polluants, à la faveur des français et des italiens notamment, réputés pour leurs petits modèles.

Pendant plusieurs mois, la France et l'Allemagne ont donc travaillé à un compromis, qui ouvrirait la voie à un accord à 27. Résultat, l'objectif fondamental n'est pas remis en cause, avec le maintien du seuil de 120 grammes pour les véhicules, soit 130 grammes à la charge des constructeurs et 10 grammes supplémentaires pouvant être obtenus grâce aux biocarburants par exemple. [...]

Mais l'industrie pourrait avoir davantage de temps - jusqu'en 2015 - pour se mettre en conformité pour les modèles de véhicules déjà commercialisés. Elle pourrait aussi obtenir un abattement compris entre 6 et 8 grammes en introduisant des « éco-innovations » comme une 7^{ème} vitesse - un domaine où les Allemands sont en pointe. Autre point crucial, le système d'amendes sera assoupli pour « les petits écarts », sans plus de précisions.

« Normes anti-pollution : l'automobile allemande respire », *L'Expansion*, 10/06/2008, <http://www.lexpansion.com/>.

1. Quelle norme anti-pollution la Commission européenne souhaite-elle imposer aux constructeurs automobiles européens ?
2. En quoi ce type de politique environnemental est-il contraignant ?
3. Pourquoi les constructeurs automobiles allemands craignent le projet de norme anti-pollution ? Qu'ont-ils finalement obtenu ?

Document 5 : le marché des permis d'émission de CO₂

Regardez la vidéo suivante, disponible sur le site du Canal éducatif et consacrée à la création et au fonctionnement du marché des permis d'émission de CO₂ : <http://www.canal-educatif.fr/videos/economie/5/marchepollution/un-marche-pour-depolluer.html> (jusqu'à 7'32'').

1. Qu'est-ce qu'un quota d'émission de CO₂ ?
2. Comment fonctionne le marché des permis d'émission de CO₂ ?
3. En quoi le marché des permis d'émission incite-t-il les entreprises à réduire leur émission de CO₂ ? Appuyez-vous sur l'exemple de l'entreprise Lafarge.
4. Complétez le tableau suivant afin de mettre en évidence les avantages et inconvénients respectifs des différents instruments de lutte contre la pollution :

	Avantages	Inconvénients
Norme environnementale		
Taxe		
Permis d'émission		