



Taux effectifs sur le carbone 2018

RÉSUMÉ



Résumé

Faire payer les émissions de carbone permet aux pays de placer progressivement leur économie sur la voie d'une croissance neutre en carbone. En leur donnant un prix, les pays peuvent utiliser leurs ressources de façon plus efficiente, stimuler les investissements dans les énergies propres, concevoir et vendre des biens et des services à faibles émissions, et accroître leur résilience face aux risques inhérents aux changements structurels majeurs. Ne pas faire payer les émissions de carbone dès à présent augmente le risque d'une élévation des températures de cinq degrés ou plus, et donc d'une surchauffe de la planète. Il ne serait peut-être pas impossible de s'adapter à cette hausse, mais ce serait sans doute extrêmement coûteux. Agir avec détermination pour réduire ce risque est de loin la meilleure chose à faire.

Il est important de faire payer les émissions de carbone pour passer à une croissance neutre en carbone. Cette deuxième édition de la publication *Taux effectifs sur le carbone* explique comment 42 pays de l'OCDE et du G20 représentant 80 % des émissions mondiales de carbone font payer les émissions de carbone imputables à l'utilisation d'énergie aujourd'hui, et décrit les progrès accomplis depuis 2012.

C'est le « taux effectif sur le carbone » qui est calculé en l'occurrence, lequel correspond à la somme de trois éléments : les taxes visant spécifiquement les énergies fossiles, les taxes sur le carbone et les prix des permis d'émission échangeables. Sous l'effet de chacun de ces trois éléments, plus la quantité de carbone émise par une énergie est grande, plus le prix de celle-ci est majoré, ce qui encourage les utilisateurs à se tourner vers les énergies qui émettent peu ou pas du tout.

Dans chacun des 42 pays, le taux effectif sur le carbone est mesuré dans six secteurs économiques : industrie, production d'électricité, secteur résidentiel et commercial, transport routier, transport non routier, et agriculture et pêche. L'examen de son évolution passe par une comparaison de la structure de tarification en 2012, 2015 et 2018 (estimations dans ce dernier cas).

Le déficit de tarification du carbone mesure l'écart entre le taux effectif sur le carbone et des niveaux de référence. Dans ce rapport, deux niveaux de référence sont pris en considération : 30 EUR par tonne de CO₂, soit une estimation basse des coûts du carbone aujourd'hui ; et 60 EUR par tonne de CO₂, soit une estimation intermédiaire de ces coûts en 2020 et une estimation basse en 2030. Le déficit de tarification du carbone indique dans quelle mesure les pollueurs sont dispensés de payer le prix des dommages causés par les émissions de carbone.

Le déficit de tarification du carbone agrégé donne une indication de l'utilisation actuelle, dans les 42 pays étudiés, d'instruments économiques et efficaces par rapport à leur coût destinés à réduire l'empreinte carbone. À l'échelle nationale, on peut aussi considérer qu'un déficit limité révèle qu'un pays est compétitif à long terme, autrement dit qu'il est bien préparé dans la perspective d'une économie bas carbone.

Pour réduire le déficit, il est essentiel de faire payer les émissions qui sont pour l'instant gratuites, soit au moyen d'un système d'échanges de permis d'émission, soit au moyen d'une réforme fiscale. Les systèmes d'échanges peuvent être efficaces, mais il faut que les prix des permis soient plus élevés et plus stables qu'aujourd'hui pour que les investissements dans les technologies qui émettent peu ou pas du tout soient véritablement encouragés. Les taxes présentent l'avantage d'être simples à administrer, surtout lorsqu'elles sont greffées à un régime d'accises existant. Dans de nombreux secteurs, leur taux est actuellement inférieur aux niveaux de référence et devra être majoré sensiblement pour prendre en compte les coûts du carbone. Les réformes neutres sur le plan des recettes permettent de réduire d'autres impôts.

Principaux résultats

Le déficit de tarification du carbone agrégé diminue avec une extrême lenteur, mais il y a des raisons de se réjouir

- Le déficit de tarification du carbone agrégé diminue avec une extrême lenteur. Si l'on retient la référence de 30 EUR par tonne de CO₂, le déficit de l'ensemble des 42 pays passe de 83 % en 2012 à 79.5 % en 2015, puis, d'après les estimations, à 76.5 % en 2018. Pour que l'empreinte carbone se réduise sans heurts et de manière efficace par rapport au coût, il faut que ce déficit se comble beaucoup plus vite.
- De nouvelles initiatives pourraient réduire sensiblement le déficit de tarification du carbone. Un système national d'échanges de permis d'émission en Chine pourrait se traduire par une nette diminution de ce déficit à l'échelle mondiale, le ramenant à 63 % au début des années 2020. Le Canada aura peut-être comblé presque entièrement son propre déficit d'ici là grâce à de nouvelles mesures de tarification.
- Plusieurs pays, dont la Corée, la France, l'Inde, le Mexique et le Royaume-Uni ont réduit leur déficit de tarification du carbone entre 2012 et 2015. La Corée a déployé un système national d'échanges de permis d'émission en 2015. La France et le Mexique ont réformé leur fiscalité de l'énergie. Le Royaume-Uni a mis en place un prix plancher pour les émissions du secteur de l'électricité prises en compte dans le système d'échanges de permis d'émission de l'Union européenne. L'Inde a réduit son déficit en augmentant les droits d'accise visant les carburants.

Le déficit de tarification du carbone varie beaucoup, aussi bien d'un pays à l'autre qu'entre secteurs dans un même pays

- À l'échelle nationale, le déficit de tarification du carbone s'échelonnait entre 27 % et 100 % en 2015. Il se situe aux alentours de 40 % ou en dessous dans une douzaine de pays. Les pays où le déficit est limité affichent en général des émissions moins importantes que les pays où les émissions sont quasiment gratuites, et leurs émissions par unité de PIB sont également inférieures.
- Le déficit de tarification du carbone varie beaucoup entre secteurs. Il dépasse 80 % dans la production d'électricité, dans l'industrie et dans le secteur résidentiel et commercial. C'est dans le secteur des transports qu'il est le moins élevé (21 %).

Les taxes sur l'énergie sont prépondérantes dans le taux effectif sur le carbone dans tous les secteurs, à l'exception de la production d'électricité

- Dans le transport routier, l'agriculture et la pêche, et le secteur résidentiel et commercial, le taux effectif sur le carbone se compose à nettement plus de 90 % de taxes. La répartition est différente dans la production d'électricité, où les prix des permis représentent plus de 80 % du total.

Implications

Comblent le déficit de tarification du carbone aide les pays à prospérer dans une économie bas carbone et améliore leur résilience

- Les pays qui réduisent aujourd'hui leur déficit de tarification du carbone encouragent l'investissement dans les technologies non polluantes, créent de nouveaux marchés et bénéficient d'une baisse continue du coût de l'électricité renouvelable. Ceux qui n'agissent pas et où le déficit reste béant risquent de demeurer très tributaires de technologies de moins en moins compétitives et de devoir assumer des coûts de transition très élevés.