



Fiscalité carbone et transport en Europe

Christophe Cassen cassen@centre-cired.fr
Emmanuel Combet combet@centre-cired.fr

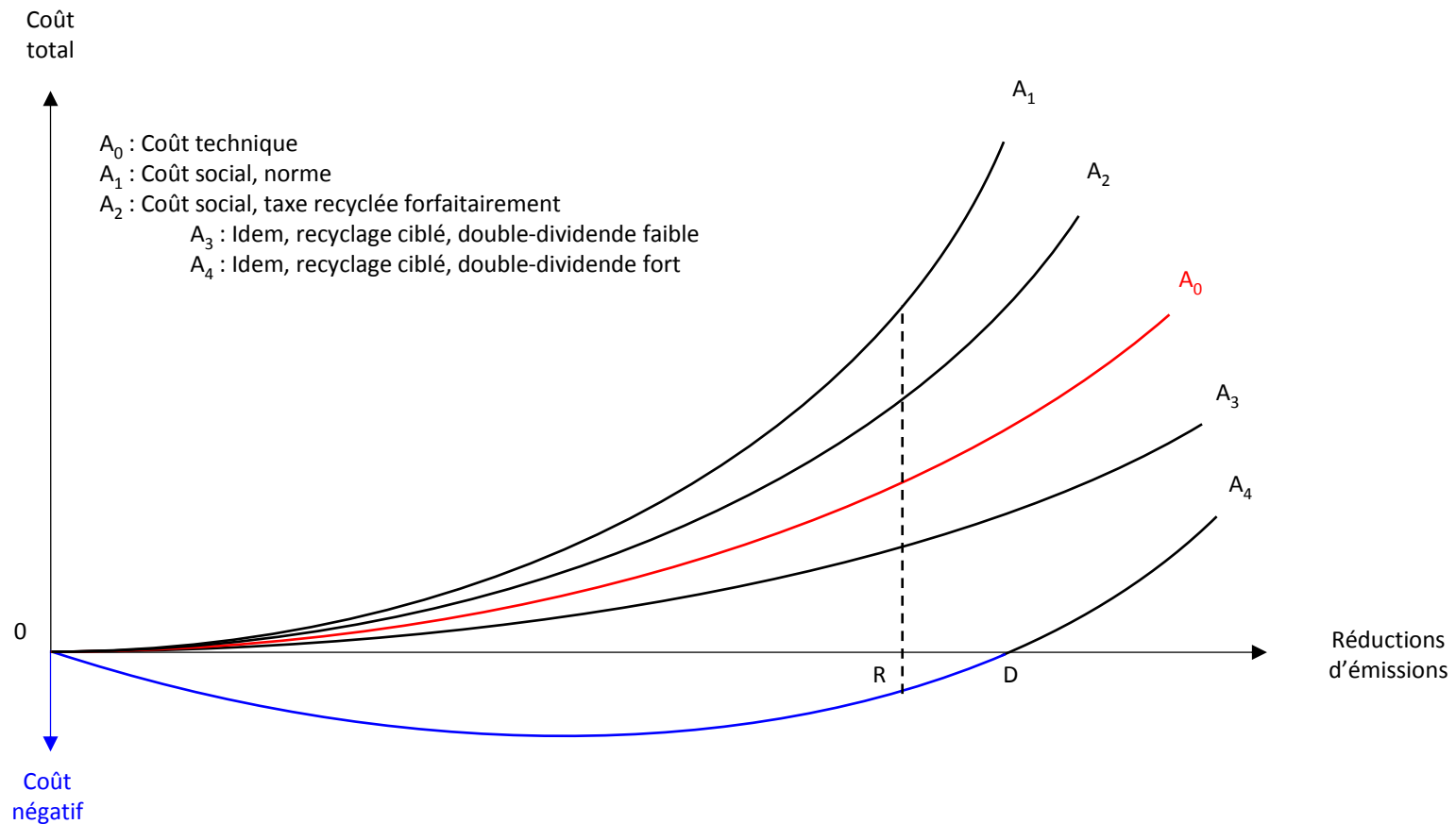
Chaire développement durable de Sciences Po / SNCF

Mardi 6 juillet 2010

Un secteur clé dans la lutte contre le changement climatique

- Un secteur fortement émetteur: + 26% entre 1990 et 2007 (UE)
- Besoins de mobilité croissant: transport passagers et fret routier
- Perte de part de marché du rail au profit de la route: 19 à 11,4% entre 1990 et 2004 (France)
- Les engagements de l'Europe en matière de réduction des émissions ambitieux : -80% en 2050 / 1990; -60 à -80% pour le transport

Nécessité d'un signal prix cohérent de long terme pour atteindre les objectifs d'émissions....




Hourcade et Gherzi, 2007 « La taxe carbone : pour ne pas disqualifier une idée d'avenir »

Pour la Science, Janvier-Mars


Mais sous certaines conditions... (1/2)

Prise en compte des effets négatifs de court terme:

- sur le pouvoir d'achat des ménages 
- sur la compétitivité des entreprises

Mais sous certaines conditions...(2/2)

Intégrer les spécificités du secteur des transports:

- le poids des fiscalités préexistantes
- l'inertie et les effets de système-technique
- l'hétérogénéité des espaces desservis
- l'importance de signaux autres que les prix de l'énergie 

La fiscalité carbone comme lubrifiant des politiques de décarbonisation

- Effet de la taxe pas mécanique, dépend de l'usage des recettes :
 - Aides aux ménages les plus vulnérables (crédits d'impôts..)
 - Aides aux secteurs fragilisés (transport routier, agriculteurs...)
 - Financement des politiques sociales par fiscalité énergétique en baissant les charges sur le travail
- L'arbitrage entre efficacité et équité est une question de compromis
- Combiner taxe carbone et politiques ciblées sur la demande de mobilité (infrastructures de transports, urbanisme) qui jouent sur les autres signaux prix

Vers des politiques transports plus complexes

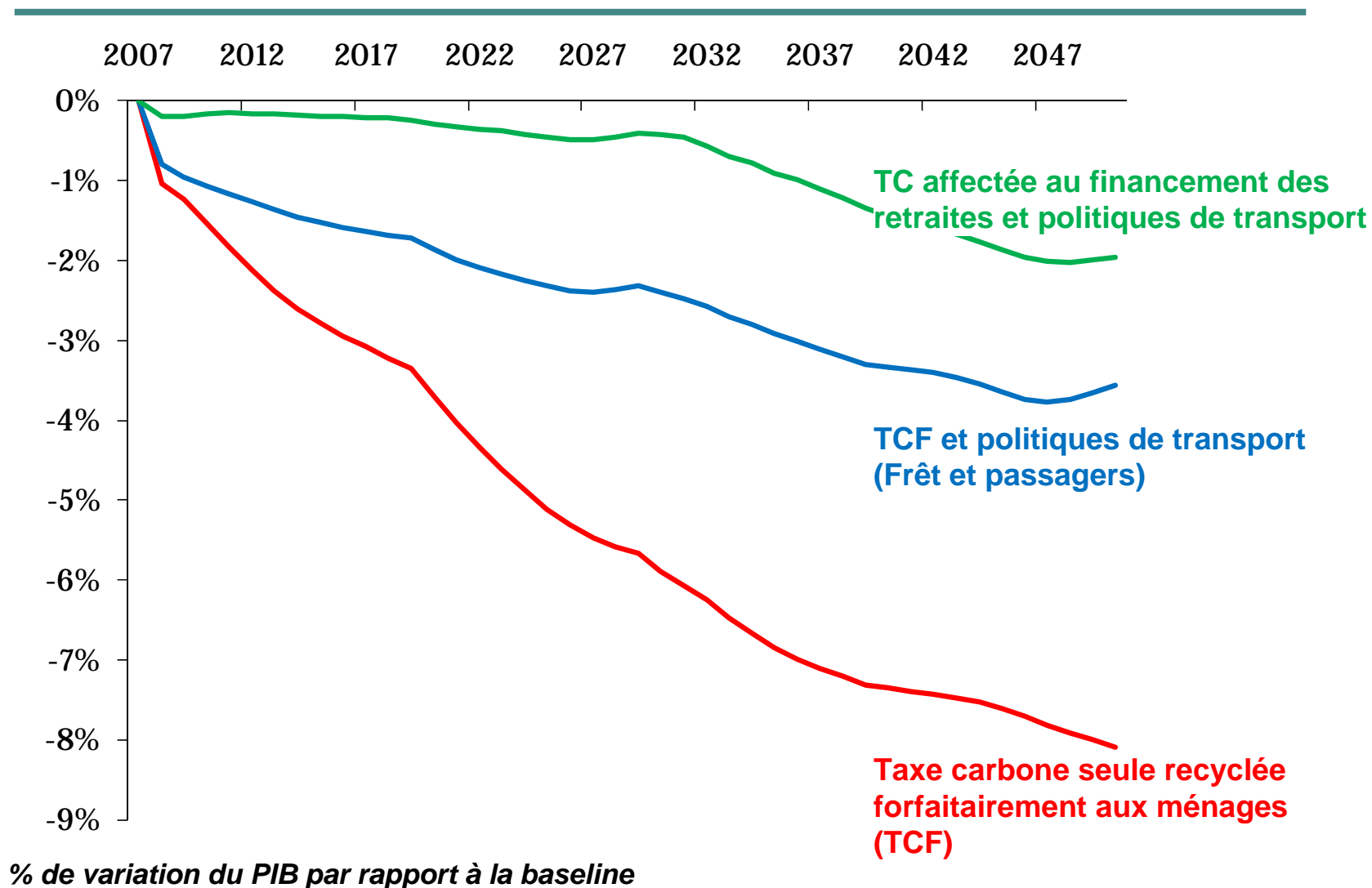
Mobilité individuelle :

- investissements d'infrastructure en faveur des transports en commun
- urbanisme réduisant les besoins de mobilité quotidienne

Transport de fret:

- politiques d'efficacité: remplissage des camions etc ...
- report modal vers le fret ferroviaire et les voies d'eau
- organisation de la chaîne logistique de production et de distribution
- pour réduire le "contenu transport" des produits à la consommation.

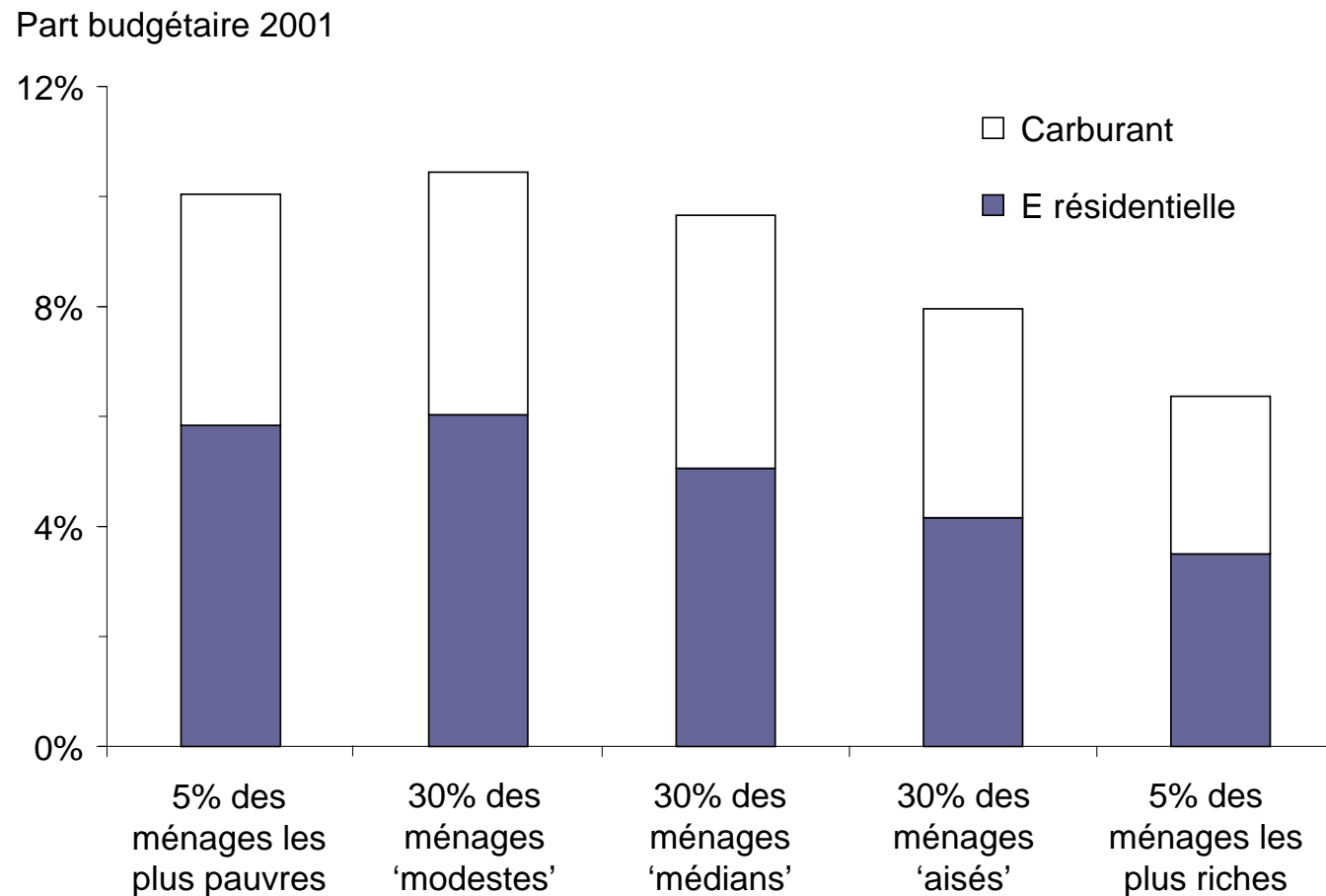
Un lubrifiant pour la transition vers un F4



Conclusion

- Politiques de l'offre insuffisantes pour mener le secteur des transports vers un objectif ambitieux de réduction des émissions
- Taxe carbone constitue un signal de long terme cohérent en interaction avec des politiques d'infrastructures pour limiter le coût de la transition sur le coût terme
- Recyclage de la taxe déterminant pour limiter l'impact sur les catégories les plus vulnérables
- Freins politiques nombreux à la mise en place d'une taxe carbone européenne (enjeu de la subsidiarité des politiques fiscales)
- Rôle structurant de l'UE dans les politiques d'infrastructures de transport mais absence dans les politiques de la ville

Aujourd'hui l'énergie pèse plus sur le budget des pauvres



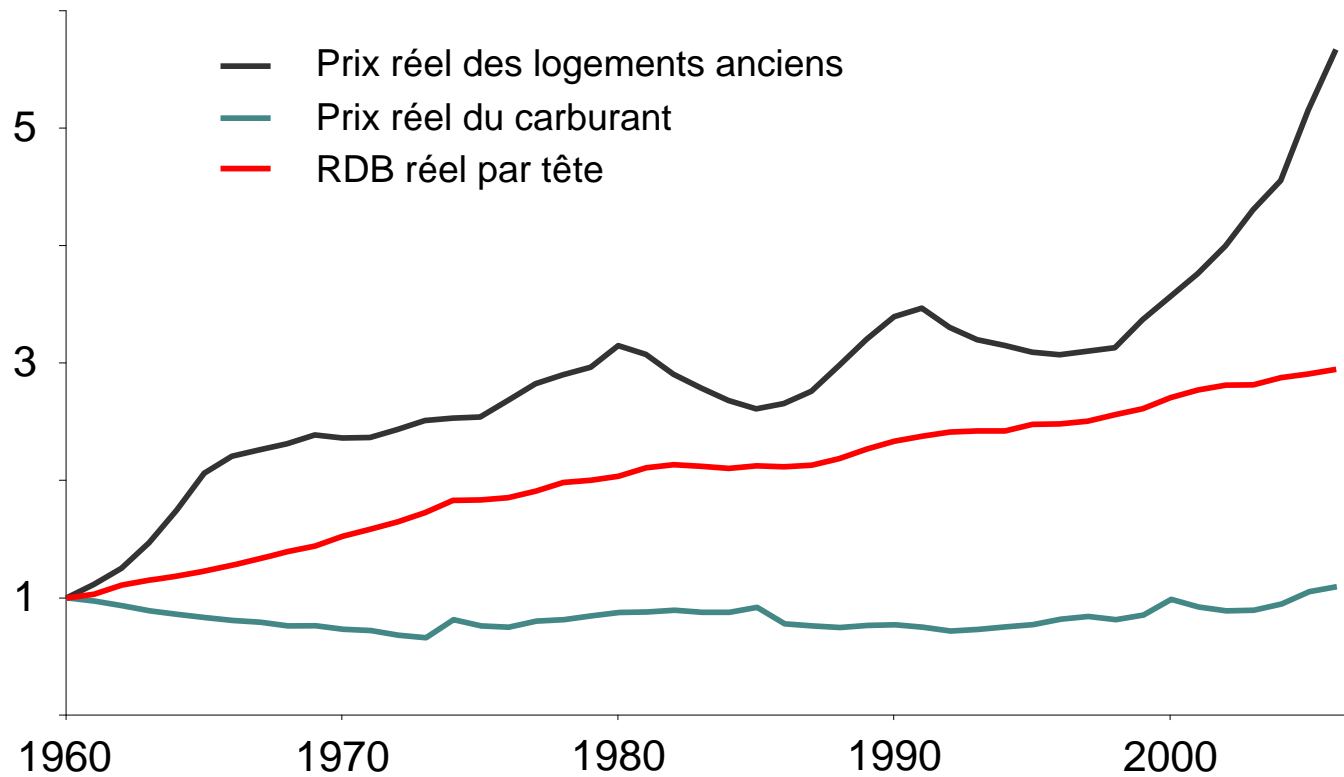
Combet, Gherzi, Hourcade, Thubin, 2009 « Economie d'une fiscalité carbone en France »

Document du CIRED, publication IRES à paraître ; Source : *Budget des Familles 2006*, INSEE



Pourquoi la 'gratuité' du passé coûte cher

Base 1 en 1960



Combet, Gherzi, Hourcade, Thubin, 2009 « Economie d'une fiscalité carbone en France »

Document du CIRED, publication IRES à paraître ; Source : INSEE

Merci de votre attention!

Plus d'info sur la fiscalité carbone : <http://www.imaclim.centre-cired.fr/spip.php?article23&lang=fr>