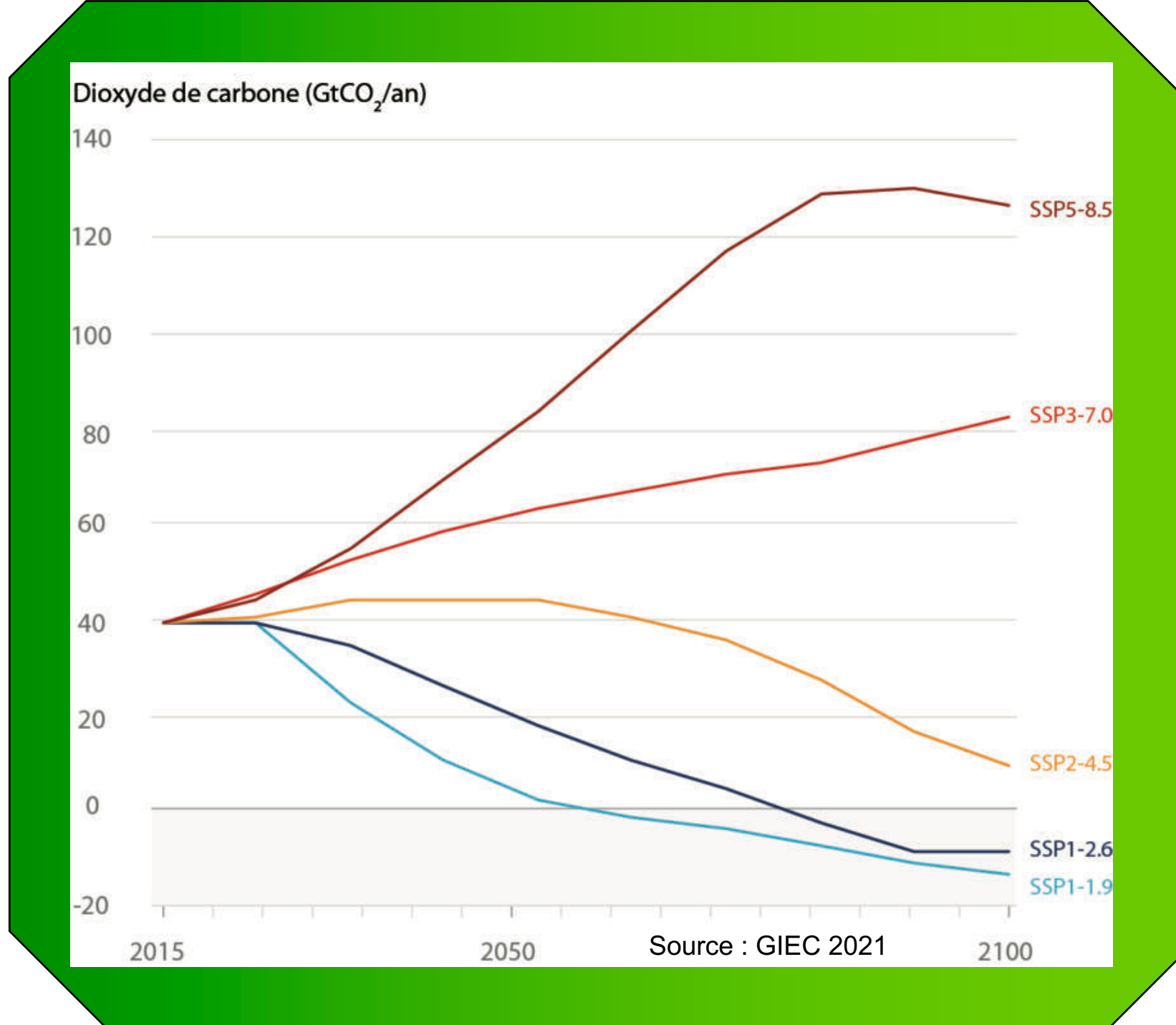
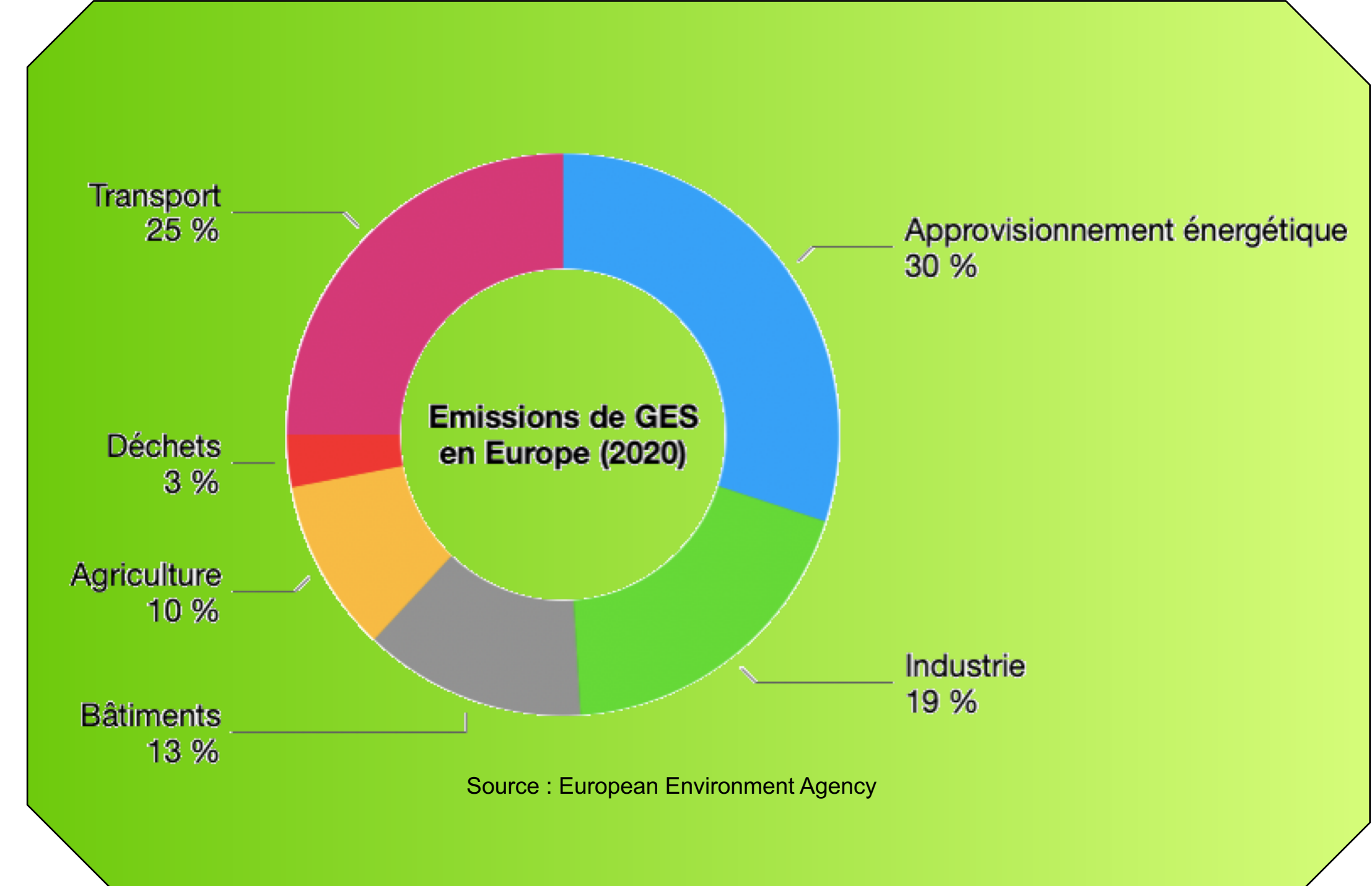


INTRODUCTION

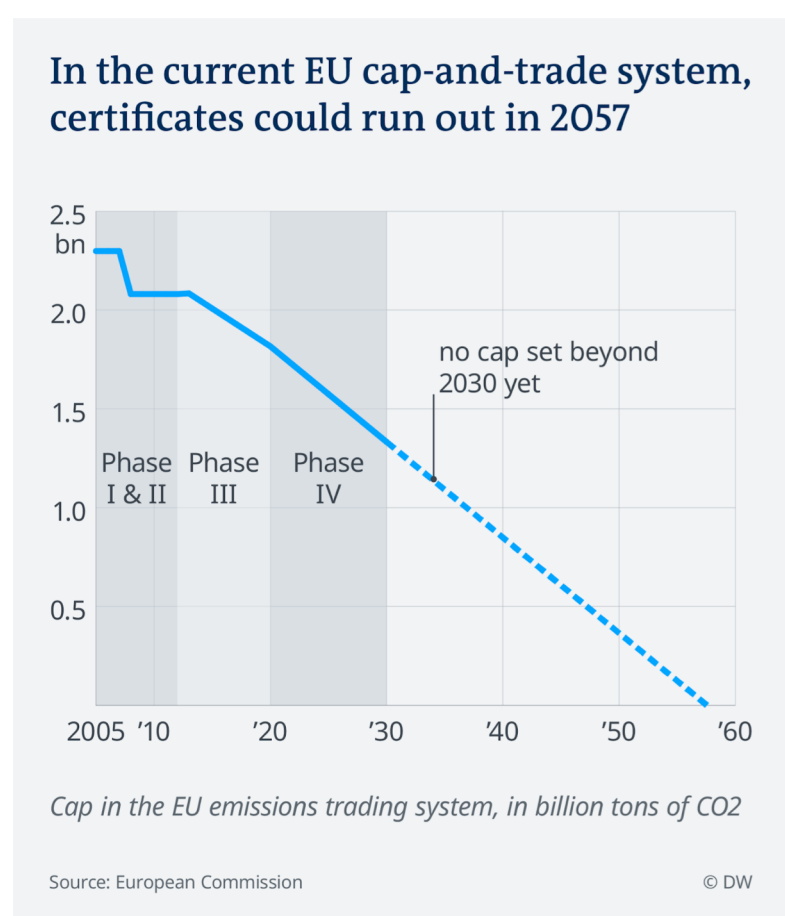
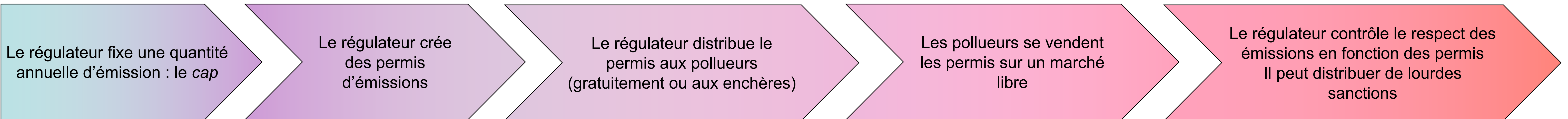


Dans un contexte cataclysmique de réchauffement climatique incontrôlable, les scénarios optimistes du GIEC apparaissent comme une lueur d'espoir. Cependant, les sacrifices nécessaires à l'écoresponsabilité seront conséquents. En effet, afin de limiter notre impact environnemental et de garder une terre vivable, **le comité préconise une augmentation de température inférieure à 2°C** – en sachant que l'augmentation de 1,5°C est inévitable. Cela correspond à une réduction des émissions de moitié d'ici 2050.

Toutefois, l'Europe a un projet plus ambitieux encore : arrêter les émissions nettes de GES d'ici 2050. Or en 2020, elles étaient encore de 3,4 Gt CO₂ (éq), réparties comme ci-contre. On remarque que le transport est le deuxième secteur le plus polluant, avec 900Mt CO₂ (éq). **Ainsi, est-il opportun d'étendre le marché du carbone européen au secteur des transports ?**



EUROPEAN TRADING SYSTEM : UNE REGULATION DE L'INDUSTRIE DÉJÀ EN PLACE

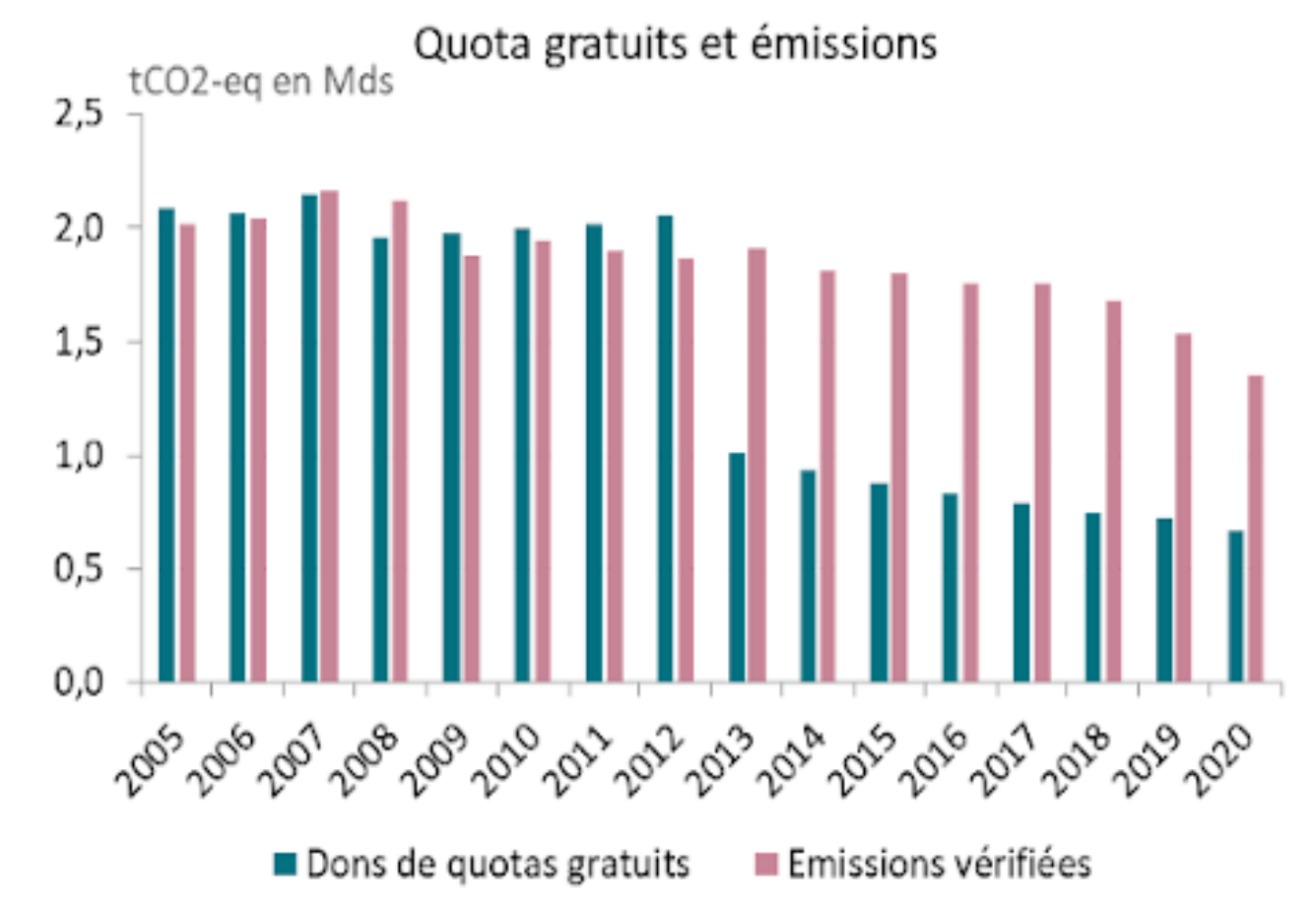


CAS PARTICULIER DU MODELE EUROPEEN :

Premier marché carbone au monde (créé en 2005), c'est aussi le plus grand puisqu'il concerne 11 000 installations de l'industrie, de l'énergie et de l'aviation : **il concerne 40 à 50% des GES Européens.**

À gauche : Le cap diminue chaque année - à l'inverse du prix individuel des permis.

À droite : Les permis étaient quasiment tous offerts auparavant, mais depuis 2013, la part de permis donnée est en forte diminution (de 80 à 30% aujourd'hui) : **réduction des émissions de GES de 25% de 2005 à 2019**



POINTS POSITIFS	
Baisse des émissions :	Le cap permet au régulateur de fixer les émissions et donc d'agir directement sur les comportements. L'efficacité de la mesure est donc certaine
Acceptabilité sociale :	La responsabilité est portée par les entreprises donc par les pollueurs. Dans le cas gratuit, le droit à polluer l'est aussi (raisonnement faux dans le cas d'une mise aux enchères)

POINTS NÉGATIFS	
Volatilité :	Marché pas encadré donc crée une variabilité importante des coûts du carbone. Elle est déterminée par des facteurs économiques et réglementaires, et est plus élevée que celle du prix des énergies fossiles
Secteurs limités :	Le marché concerne pour l'instant seulement la production d'énergie, l'industrie et les vols intra-européens. Projet d'ajouter les secteurs du chauffage, transport routier, maritime et aérien mondial d'ici 2027
Fuite de carbone :	Certaines entreprises délocalisent pour ne pas payer, mais l'UE répond à ça avec un système de taxe carbone à la frontière

COMPARAISON DES DIFFERENTS SCENARIOS PROPOSES

	QUOTAS SUR LES PRODUCTEURS	QUOTAS SUR LES CONSOMMATEURS	TAXE CARBONE
ACTEURS CONCERNES	Les quotas sont distribués aux entreprises .	Les quotas sont distribués aux usagers (particuliers ou professionnels du transport).	Une taxe est imposée aux pollueurs, que ce soit particuliers ou les entreprises .
NIVEAU DE DIFFICULTE DE MISE EN PLACE DU SYSTEME	Relativement aisé : Les quotas concernent peu d'acteurs . Le régulateur peut s'appuyer sur l'expérience déjà acquise par la mise en place de l'ETS.	Difficile : Un tel système ferait intervenir 500 millions d'acteurs . Selon quels critères peut-on répartir équitablement les quotas ? Plusieurs possibilités sont envisageables : une même quantité par habitant, une mise aux enchères, une répartition selon la zone d'habitation... De plus, ce système impose la mise en place d'un marché européen avec 500 millions d'agents économiques, marché sur lequel il faudrait permettre à un conducteur estonien de vendre un permis à un conducteur grec.	Relativement aisé mise en place en amont : Instaurer une taxe en aval, c'est-à-dire en taxant les biens et services lors de leur achat nécessite une comptabilité carbone complexe, tandis qu'une taxe en amont se révèle être bien plus simple. C'est d'ailleurs ce mode de taxe qui a été retenu pour les pays qui sont dotés d'une taxe carbone. La taxe carbone se déduit alors de la consommation finale en énergies fossiles , dont le contenu en CO ₂ est bien connu.
ACCEPTABILITE SOCIALE	Relativement aisée : Certes, une montée des prix est à prévoir. Toutefois, les acteurs visés sont les entreprises, ce qui favorise l'acceptabilité sociale. Les conséquences de cette option s'appliquent uniformément à tous les consommateurs, sans créer de situations d'inégalité .	Équilibrée : Une telle mesure concrète dans la lutte contre le réchauffement climatique serait la bienvenue, d'autant plus si elle valorise les moins pollueurs mais à condition d'employer un système de distribution des quotas adapté, mais toute mesure financière présente un risque de refus social non négligeable .	Difficile : La taxe carbone se répercute dans le prix du carburant, touchant directement les automobilistes . Le mouvement des gilets jaunes montre qu'il est difficile de faire accepter une augmentation trop brusque du prix de l'essence.
IMPACT SUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE GES	Fort : Le système de cap permet, on l'a vu une régulation très satisfaisante des émissions puisque le volume de celles-ci est entièrement contrôlé. De plus, la vente des quotas aux entreprises permet de recupérer des fonds pour accompagner la transition écologique .	Très fort : Dans la mesure où le volume de GES est contrôlé, le système de permis régule très bien les émissions. De plus, une distribution individuelle de quotas permet de faire prendre conscience à chaque individu son impact environnemental réel . La mesure a donc une vertu pédagogique .	Fort : En France, une augmentation de 10 % du prix TTC des carburants induit une diminution de 4,5 % de la consommation de carburants Mais le résultat est plus incertain: il n'est pas certain que le pollueur préfère réduire ses émissions que de payer . Contrairement aux quotas, il n'y a pas de contrôle sur la quantité générale des émissions sur le marché du carbone.
VOLATILITE DES PRIX	Un système de quotas favorise la volatilité des prix	Un système de quotas favorise la volatilité des prix	La solution de taxe permet au régulateur d' encadrer les prix, et garantit donc une meilleure stabilité .

BIBLIOGRAPHIE :

« Quand le carbone coûtera cher », Matthieu Glachant | <https://fr.myeurop.info/2020/09/24/decarbonation-ue-transport-routier/>
EU Emissions Trading System (EU ETS) | <https://www.ifpenergiesnouvelles.com/>

