



ORGANISATION DE
COOPÉRATION ET
DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUES



CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

Table Ronde, Paris, 31 janvier-1^{er} février 2008

Le coût et l'efficacité des politiques visant à réduire les émissions des véhicules

Les transports reposent dans une très large mesure sur les combustibles fossiles en matière de motorisation. Brûler les combustibles fossiles entraîne une variété d'émissions dans l'air ambiant, émissions causant par elles-mêmes ou en combinaison, des dommages environnementaux et de santé. Les coûts de cette pollution sont largement extérieurs aux marchés et requièrent donc des interventions gouvernementales, si l'on veut éviter que le bien-être socio-économique en soit sérieusement affecté.

Des préoccupations croissantes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, et de CO₂ en particulier, conduisent à l'introduction de nouvelles réglementations et de nouveaux types d'interventions ainsi qu'au renforcement des dispositions existantes en matière d'efficacité énergétique. Les Ministres des Transports et des leaders de la société civile seront appelés à discuter du défi du changement climatique pour le secteur des transports au cours du Forum International des Transports qui se tiendra à Leipzig en mai 2008. La Table Ronde aidera à préparer les discussions dans la mesure où elle devrait poser les principes de politiques efficaces de contrôle des émissions. A cause des interactions entre différentes externalités des transports, les mesures visant à la réduction des émissions de CO₂ ne peuvent être évaluées isolément. De ce fait, la Table Ronde adoptera une perspective large en identifiant les principaux messages de la recherche en économie en vue de l'élaboration de politiques s'attaquant aux problèmes des transports, en y incluant la congestion, la pollution locale et la sécurité.

De manière à atteindre des réductions d'émissions à un coût le plus faible possible pour la société, le coût marginal de réduction est clairement central dans le choix de stratégies de contrôle des émissions. La mise en œuvre de ce principe n'est toutefois pas simple : il existe un certain nombre de difficultés concrètes d'élaboration de réglementations, difficultés qui sont souvent ignorées dans les travaux théoriques de référence. La Table Ronde mettra l'accent sur certaines des questions qui sont cruciales dans la détermination de l'efficacité et des bénéfices globaux de politiques de contrôle des émissions, en y incluant notamment :

- Comment parvenir à une réglementation de la technologie qui soit à la fois efficiente et contrôlable ? Ceci n'est pas simple dans la mesure où il existe fréquemment un écart entre la façon dont les technologies de limitation des émissions affichent des résultats en laboratoire et leur efficacité dans le monde réel, écart qui résulte à la fois des difficultés à simuler les conditions du monde réel en laboratoire et à l'influence du comportement du conducteur.
- Comment s'assurer que les politiques réglementaires délivrent des incitations propres à ce que les innovations technologiques réduisent le coût et améliorent l'efficacité de la réduction des émissions et ce, en continu ? Les instruments réglementaires traditionnels ne s'avèrent pas très performants en vue d'assurer la flexibilité nécessaire pour parvenir à ce résultat.
- La différenciation des taxes relatives aux transports, selon l'intensité en CO₂ de la technologie des véhicules, est-elle un complément approprié, ou une alternative, à une réglementation en matière d'économies de consommation de carburant ?
- Dans la mesure où les technologies de limitation des émissions interagissent entre elles, il y a parfois des compensations à établir entre les efficacités de réduction de différents types d'émissions, notamment lorsque la réglementation promeut une certaine technologie. Comment aborder cet aspect, sachant que les coûts économiques de certains types d'émissions sont relativement bien analysés, tandis que pour d'autres de larges incertitudes demeurent ?

Les discussions de la Table Ronde seront initiées par une série de présentations autour des thèmes suivants :

1. Comment réduire les émissions de CO₂ ? Les économistes tendent à préférer une taxation des carburants par rapport à des normes de consommation. La plupart des pays s'appuient sur les deux avec également une différenciation des taxes fixes sur les véhicules. Doit-on opter pour des normes encore plus sévères ou une taxation encore plus forte des carburants ? Y a-t-il une place pour des permis d'émissions négociables et si oui, quels sont les facteurs critiques pour rendre efficace l'usage de tels permis ? Quelles sont les interactions qui existent entre ces instruments ?

Le thème 1 sera introduit par des présentations de **Steve Plotkin** (Argonne National Laboratory) et de **Charles Raux** (Laboratoire d'Économie des Transports, CNRS, Lyon). Steve Plotkin a examiné les réformes des réglementations encadrant la consommation de carburants au sein des pays de l'OCDE, tandis que Charles Raux s'est penché sur le potentiel d'un large éventail de systèmes de droits d'émissions négociables appliqués au secteur des transports.

2. Les émissions de CO₂ sont l'une parmi plusieurs, des sources de coûts externes dans le secteur des transports. Les principaux coûts externes dans ce secteur sont liés à la congestion, aux accidents, à la dépendance énergétique, à la santé et aux effets

environnementaux. Comment les mécanismes de réduction des émissions de CO₂ peuvent-ils interagir avec les différentes externalités du transport ? Encore plus largement, quels sont les coûts économiques globaux d'une réduction des émissions ? Étudier ces questions nécessite un décompte détaillé des effets que les réglementations ont sur le comportement tant des producteurs que des consommateurs. L'objectif est de révéler autant que possible les conséquences inattendues.

Le thème 2 sera introduit par des présentations de **Winston Harrington** (Resources for the Future) et de **Stef Proost** (Departement of Economics, Katholieke Universiteit Leuven). W. Harrington se penchera sur les interactions entre externalités du transport et sur les effets qu'ont les réglementations, en terme d'incitations, sur le comportement des producteurs. S. Proost se concentrera sur les effets sur la demande et sur les impacts macroéconomiques.

La réunion sera présidée par **Terry Baker** (Department of Land Economy, University of Cambridge). Les participants invités à la Table Ronde comprendront des économistes, des ingénieurs du contrôle des émissions et des spécialistes de la réglementation.