

## La taxe carbone aux frontières de l'UE risque de faire plus de mal que de bien

Par Uri Dadush<sup>1</sup>

### Résumé

La taxe carbone aux frontières proposée par l'UE part d'une bonne intention car elle est motivée par des préoccupations climatiques et non pas par le protectionnisme. Mais cette taxe repose sur l'hypothèse erronée d'une fuite de carbone et sa mise en œuvre pose de nombreuses difficultés pratiques. Qui plus est, telle que proposée, elle s'écarte du principe des responsabilités différenciées de l'accord de Paris, et sera contestée par les pays en développement. Les États-Unis ne sont pas non plus prêts à adopter une taxe carbone. L'OMC, déjà fragile, risque de subir un nouveau coup dur avec cette proposition de taxe. Des solutions meilleures existent.

### Introduction

L'Union européenne est un leader mondial en matière de politique climatique. Elle a fait des progrès considérables dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qu'elles soient mesurées par habitant, par unité de PIB ou par son utilisation des énergies renouvelables. Elle relève ses objectifs de décarbonisation dans le cadre de son « pacte vert » et dans la perspective de la conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP26) qui se tiendra à Glasgow en novembre. Les plans climatiques de l'UE comprennent un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM), présenté dans un avant-projet qui a

filtré et qui devrait être officiellement proposé en juillet. Il s'agirait essentiellement d'une taxe sur les importations destinée à compenser la différence (théorique) de prix du carbone entre l'UE et ses partenaires commerciaux dans les secteurs à fortes émissions couverts par le système d'échange de quotas d'émission, comme ceux de la sidérurgie et l'aluminium. L'UE est sous pression pour compenser les grands émetteurs qui paient un prix plus élevé pour les permis de carbone dans le cadre de son système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Dans le même temps, le CBAM est soutenu par de nombreux acteurs de la société civile qui y voient un effort de nature à encourager les pays à adopter des mesures plus ambitieuses de réduction des émissions.

Le CBAM proposé par l'UE représente un effort bien intentionné pour faire face à l'urgence climatique. Il est considéré par les économistes universitaires comme le complément nécessaire de la taxe carbone nationale,

1. Je remercie mes collègues du Policy Center for the New South et de Bruegel, pour les discussions approfondies dont ont fait l'objet les versions précédentes. Sans les associer, je remercie tout particulièrement Rim Berahab et Ben McWilliams pour leurs commentaires circonstanciés sur une version antérieure.

qui corrige dans l'idéal l'incapacité du marché à évaluer l'externalité négative des émissions de carbone. Le CBAM risque toutefois de se heurter à de nombreuses difficultés pratiques et d'avoir des conséquences inattendues. Comme l'ont fait valoir Zachmann et McWilliams dans une **analyse** exhaustive et prospective en 2020, le calcul d'une taxe carbone aux frontières serait extrêmement complexe. Plus fondamentalement, le plan européen relatif au CBAM repose sur le postulat erroné selon lequel la « fuite de carbone », c'est-à-dire la tendance de la production à forte intensité d'émissions à se déplacer vers des pays moins réglementés, est importante. Leur revue exhaustive de la littérature empirique sur la fuite de carbone suggère fortement que les entreprises prennent des décisions de localisation en fonction de nombreux facteurs, parmi lesquels la réglementation environnementale n'en est qu'un parmi d'autres et n'est généralement pas le facteur déterminant. Ces constats sont conformes aux **conclusions** de la Banque mondiale : « *Rien ne prouve que le coût de la protection de l'environnement ait jamais été le facteur déterminant dans les décisions en matière d'investissement étranger. Des facteurs comme le coût de la main-d'œuvre et des matières premières, la transparence de la réglementation et la protection des droits de propriété sont probablement beaucoup plus importants, même pour les industries polluantes.* »

Pour mettre en perspective le risque de fuite de carbone, il convient de noter que les recettes totales du SEQUE de l'UE (qui peuvent être interprétées comme la taxe implicite sur les émissions) sont faibles. Elles ont atteint leur niveau le plus élevé en 2019, lorsque le prix du carbone s'élevait en moyenne à 20 € par tonne métrique, pour un montant d'environ 15 milliards d'euros. Les secteurs couverts par le SEQUE sont de gros émetteurs qui représentent environ 40 % des émissions de l'UE et comprennent l'industrie manufacturière, la production d'électricité et l'aviation. En supposant que la valeur ajoutée de tous les secteurs couverts par le SEQUE corresponde à peu près à celle déclarée pour l'ensemble de l'industrie dans les statistiques de l'UE (22 % du PIB de l'UE, soit 3.000 milliards d'euros), la taxe implicite sur tous les secteurs couverts par le SEQUE en 2019 s'établissait à environ 0,5 % de la valeur ajoutée. Il s'agit d'une estimation haute de la taxe implicite payée par les secteurs exposés aux échanges et à forte intensité d'émissions, comme la sidérurgie et l'aluminium, car ceux-ci ont bénéficié de manière disproportionnée de quotas gratuits. Même si le prix du carbone atteint 75 euros par tonne, le niveau

que certains analystes estiment nécessaire pour que les objectifs d'émission de l'UE soient atteints et contre lequel l'industrie s'opposera fermement, la taxe implicite sur les secteurs exposés aux échanges commerciaux serait de moins de 2 % de la valeur ajoutée.

Mais au-delà de l'exagération des inquiétudes à propos des fuites de carbone, la proposition de CBAM de l'UE (si elle est adoptée) aurait des conséquences internationales majeures, dont la plupart sont involontaires et profondément dommageables. Plus précisément, le CBAM, tel qu'il est actuellement envisagé, s'écarte du principe des « **responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives** » (RCDC), remettant en cause l'accord de Paris qui est le fondement des efforts mondiaux de réduction des émissions. Qui plus est, même si la taxe carbone aux frontières peut techniquement être présentée comme étant conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, elle aggravera la crise au sein de cette organisation, en déclenchant éventuellement une nouvelle vague de contre-mesures protectionnistes. Et pourtant, malgré le potentiel de perturbation qu'il représente, le CBAM ne concernerait qu'environ 2 % des importations de l'UE et il est peu probable, comme l'espèrent nombre de ses partisans, qu'il crée des incitations à la réduction des émissions de carbone dans le reste du monde, au-delà de celles qui sont déjà en place. Un examen détaillé des options alternatives au CBAM dépasse le cadre de cette note ; je mentionnerai toutefois quelques pistes prometteuses pour conclure mon propos.

## Le CBAM s'écarte du principe de Paris des responsabilités communes mais différenciées

L'Accord de Paris est un traité international juridiquement contraignant sur le changement climatique qui a été adopté par 196 Parties et qui est entré en vigueur en novembre 2016. Son objectif est de limiter le réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux préindustriels.

Tous les pays sont exposés au risque climatique, sachant que les pays pauvres sont généralement le plus exposés et qu'ils sont les moins à même de s'adapter à des températures plus élevées et à des conditions météorologiques extrêmes. Le principe des RCDC repose sur cette réalité, mais reflète également le fait

que les pays pauvres émettent moins de carbone par habitant que les pays avancés (et en ont émis moins historiquement), et qu'ils auront tendance à en émettre davantage à mesure que leurs revenus augmenteront. De plus, le principe des RCDC reconnaît que les pays pauvres sont moins en mesure que les pays avancés de financer la transition vers une énergie propre et sont moins équipés technologiquement pour s'y engager, et certainement pas aussi rapidement. L'Accord de Paris prévoit que les pays adoptent leurs propres objectifs en matière d'émissions de carbone, appelés contributions définies au niveau national (CDN), en fonction de leur situation particulière. Conformément au principe des RCDC, les pays en développement ont adopté des objectifs d'émission de carbone moins stricts qui doivent être atteints sur des périodes plus longues que les pays avancés. Ces objectifs sont conditionnés par l'octroi d'une aide et d'une assistance technique pour faciliter la transition dans les pays les plus pauvres.

Si l'Accord de Paris est parfois considéré comme un traitement de faveur pour les pays en développement compte tenu de leurs engagements de réduction plus modestes, il est loin d'être évident que leurs engagements initiaux, et ceux qui ont été adoptés depuis, sont moins ambitieux que ceux des pays avancés si l'on tient compte du point de départ. Un coup d'œil sur le passé récent permet d'illustrer cet argument. Entre 2000 et 2016, les émissions de carbone par unité de PIB ont plus reculé dans les pays à revenu élevé, à savoir de 49 %, que dans les pays à revenu faible et intermédiaire, où elles ont reculé de 37 %. Cela étant, en 2016, les émissions par habitant dans les pays à revenu élevé étaient trois fois supérieures à celles des pays à revenu faible et intermédiaire.

Selon la proposition de l'UE relative au CBAM, telle qu'elle se présente sous forme de projet, les pays exportant les biens couverts vers l'UE doivent payer le prix carbone européen comme référence, en tenant compte des prix carbone qu'ils appliquent en interne, le cas échéant, ou des taxes sur les émissions qu'ils appliquent en interne. Certains types d'émissions « intégrées », comme les achats d'électricité par l'exportateur concerné, sont également soumis au CBAM. Il convient de noter que la proposition, sous sa forme actuelle, vise à taxer les émissions totales de l'exportateur après crédits, et non pas la différence entre les émissions et les valeurs de référence de l'UE. Le CBAM tel que rédigé vise à taxer les

émissions des producteurs étrangers de la même manière que celles des producteurs de l'Union, mais il suppose aussi implicitement (et à tort) que si l'importation n'avait pas lieu, il n'y aurait pas eu d'émissions supplémentaires imputables à la production intérieure de l'Union. Vu sous cet angle, le CBAM constituerait un acte extraterritorial manifeste de la part de l'UE.

La proposition de CBAM, qui ne prévoit pas d'exemption par pays, aurait pour effet de pénaliser les pays pauvres, dont le prix implicite du carbone est inférieur celui de l'UE, ou dont l'intensité de carbone est plus élevée, même si, selon le principe des RCDC, il est clairement prévu que le prix du carbone (ou le prix du carbone implicite dans les mesures fiscales et réglementaires) peut être inférieur dans les pays pauvres pendant de longues périodes. De fait, des économistes du FMI ont récemment proposé un **prix carbone différencié** : « ... renforcer les engagements de l'Accord de Paris avec un prix plancher à trois niveaux entre seulement six participants (Canada, Chine, Union européenne, Inde, Royaume-Uni, États-Unis) avec des prix de 75, 50 et 25 dollars pour les marchés avancés, les pays émergents à haut revenu et à faible revenu, respectivement, et en complément des politiques actuelles, pourrait permettre d'atteindre une réduction de 23 % des émissions mondiales par rapport au niveau de référence d'ici 2030. Cela est suffisant pour que les émissions soient conformes à l'objectif de limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C. La plupart des pays pauvres n'ont pas fixé de prix carbone et ne disposent pas des **capacités statistiques et administratives** nécessaires pour gérer des systèmes de tarification du carbone. Qui plus est, les exportateurs des pays pauvres, y compris les petites entreprises, devront faire face à la complexité de l'auto-certification des émissions de carbone directes et indirectes « intégrées » dans leurs produits, tout en assumant les coûts de certification par un expert indépendant, vraisemblablement un cabinet d'expertise comptable ou juridique reconnu.

La violation de l'esprit de l'Accord de Paris par l'UE nuit à sa crédibilité dans d'autres domaines. Ainsi, l'UE exige dans tous ses nouveaux accords commerciaux l'adhésion à l'Accord de Paris et en fait une condition pour bénéficier de l'aide au développement. Le CBAM sera considéré comme illégitime par de nombreux pays en développement. Le Brésil, la Chine, l'Inde et l'Afrique du Sud ont officiellement communiqué leur forte

opposition au CBAM à l'issue de la **réunion du groupe BASIC** consacrée au changement climatique, qui s'est tenue en avril 2021.

## Le CBAM aggravera la crise au sein de l'OMC

Les membres de l'OMC couvrent désormais quasiment tout le commerce mondial, et l'OMC établit les règles dont dépend un commerce ouvert et prévisible. Cela étant, la principale fonction de l'organisation, à savoir la négociation d'accords commerciaux, s'est essouffée depuis sa création en 1995. Son système de règlement des différends a été gravement endommagé par le refus des États-Unis de renouveler le mandat des juges de l'organe d'appel. L'UE, qui est elle-même une institution multilatérale dédiée au libre-échange entre ses membres, porte un intérêt fondamental au fonctionnement de l'OMC et à sa redynamisation.

Dans sa forme actuelle, le CBAM peut être techniquement présenté comme compatible avec l'OMC car il ne fait pas de discrimination entre les entreprises européennes et celles des partenaires commerciaux de l'UE, qui doivent toutes être soumises au même prix carbone. Même si cette hypothèse est acceptée, et il est presque certain qu'elle ne le sera pas dans de nombreux cas, étant donné la complexité intrinsèque et le caractère arbitraire du système de l'UE, le CBAM présentera trois formidables défis à la structure déjà chancelante de l'OMC. Ces défis représentent tous un risque pour les exportateurs de l'UE qui feront presque certainement l'objet de représailles. Le premier défi auquel l'OMC est confrontée est le plus fondamental. En admettant que la proposition de CBAM soit adoptée et acceptée par les membres de l'OMC (une perspective peu probable), l'UE ne sera que le premier membre à appliquer un CBAM. Au fur et à mesure que les autres membres suivront, la couverture des produits variera en fonction de la politique intérieure de chaque membre, tout comme la structure de chaque système national et les nombreuses hypothèses requises pour calculer la taxe appropriée dans chaque cas. Certains pays pourraient décider de ne pas adopter de SEQE et de baser leur taxe aux frontières sur d'autres considérations, comme les émissions par habitant, un choix qui constituerait une violation certaine des règles de l'OMC. Il convient de noter que les taxes carbone aux frontières, qu'elles soient basées sur le SEQE ou sur d'autres systèmes, varieront non seulement par pays de destination et par produit, mais aussi par pays d'origine,

une pratique qui serait diamétralement opposée au principe de non-discrimination de l'OMC. Qui plus est, pour éviter diverses formes de détournement des flux commerciaux (des produits couverts vers ceux qui ne sont pas soumis à la taxe carbone aux frontières et des pays avec une taxe carbone aux frontières vers ceux qui n'en ont pas), le calcul de la taxe devra tôt ou tard inclure des règles d'origine de divers types. Le CBAM devra couvrir les émissions de carbone intégrées dans les pièces et les composants le long de la chaîne de valeur et, pour l'octroi de crédits carbone, tenir compte des taxes carbone et des réglementations à l'origine. Les membres de l'OMC n'auront pas tous la capacité de concevoir un système SEQE/CBAM équitable, et de nombreux pays pauvres n'auront pas la capacité de l'administrer.

Le deuxième défi qui se pose à l'OMC est plus spécifique. Il concerne les États-Unis, première économie mondiale, premier partenaire commercial de l'UE et deuxième plus grand émetteur après la Chine. De nombreuses tentatives ont été faites pour introduire un système d'échange de quotas d'émission à l'échelle nationale aux États-Unis et pour établir un prix du carbone. Aucune n'a abouti. En revanche, les États-Unis ont opté (ou plutôt se sont rabattus) sur des réglementations fédérales pour limiter les émissions et sur une approche décentralisée de la décarbonisation au niveau des États et des villes. L'administration Biden a placé le climat en tête de ses priorités, mais elle ne dispose pas de suffisamment de voix au Sénat, voire à la Chambre des représentants (tous les démocrates ne partagent pas la même vision), pour faire voter une législation d'une telle portée face à la forte opposition de l'industrie des combustibles fossiles notamment. Par ailleurs, il n'est pas certain qu'un système d'échange de quotas d'émission soit la voie que choisirait le président Biden. Après tout, les États-Unis ont également enregistré d'importantes réductions des émissions, malgré le refus de l'administration Trump de soutenir la décarbonisation. Depuis 2000, les émissions de carbone par unité de PIB (US) ont diminué de 49 % (contre 55 % dans l'UE). Même si Joe Biden insistait pour mettre en place un système d'échange de quotas d'émission et y parvenait (une perspective très improbable), une nouvelle administration républicaine, ou même un léger changement en faveur des Républicains au Congrès, conduirait probablement à un changement de cap.

Sans SEQE et sans prix du carbone, il serait impossible de mettre en place un CBAM crédible aux États-Unis. Peut-on imaginer que les États-Unis assistent sans rien faire

à l'instauration de taxes carbone sur leurs produits, non seulement dans l'UE mais aussi dans le monde entier, à mesure que divers systèmes sont adoptés par d'autres membres de l'OMC ? Compte tenu de l'état déplorable des relations entre les États-Unis et la Chine, cette dernière qui s'est déjà prononcée contre le mécanisme, serait-elle prête à prendre le risque d'adopter un CBAM si l'UE le fait mais pas les États-Unis ? En l'absence d'un prix carbone aux États-Unis, il serait extrêmement difficile, voire impossible, de calculer l'effet des réglementations et des décisions américaines coûteuses relatives aux émissions (par exemple, l'abandon du projet d'oléoduc Keystone ou la limitation de la fracturation) pour établir un CBAM.

Le troisième défi que le CBAM proposé par l'UE pose à l'OMC est celui du caractère sélectif de la taxe, qui ne couvre que les secteurs qui peuvent être traités du point de vue politique dans l'UE en raison d'une confluence d'intérêts environnementaux et d'intérêts industriels puissants (par exemple, la sidérurgie) dans la mise en place d'une taxe aux frontières. Le grand absent est l'agriculture, qui représente environ 10 % des émissions de carbone de l'UE et que l'UE subventionne largement, mais qui est exemptée du SEQE parce qu'elle est politiquement intouchable. Les exportateurs agricoles se joindront aux exportateurs de biens couverts par le SEQE de l'UE (certains pays comme le Canada, le Maroc et les États-Unis exportent les deux types de produits) pour faire valoir qu'en ne taxant pas les émissions de l'agriculture et en ne tenant pas compte des subventions indirectes des émissions du secteur, le système sous-jacent sur lequel repose le CBAM est non seulement biaisé en tant que mécanisme de contrôle des émissions dans l'UE, mais également injuste à leur égard<sup>2</sup>. Les exportateurs de produits agricoles, notamment le Canada, le Maroc et la Tunisie, qui ont conclu des accords bilatéraux de libre-échange avec l'UE, peuvent se montrer particulièrement sensibles à cette question.

## Il est peu probable que le CBAM modifie de manière sensible les incitations à réduire les émissions dans le reste du monde

Une raison importante invoquée par certains partisans de l'introduction du CBAM est de « donner du mordant » aux objectifs mondiaux de réduction des émissions. L'hypothèse implicite qui en découle est non seulement que les pays hors UE sont moins engagés que l'UE en faveur de la réduction des émissions, mais aussi que le CBAM représente une incitation suffisante pour surmonter la résistance à la décarbonisation. Ces deux hypothèses sont discutables.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les 10 plus grands exportateurs de produits couverts vers l'UE (qui représentent 36 % des importations totales de ces produits dans l'UE) ont tous enregistré d'importantes réductions des émissions de CO<sub>2</sub> par unité de PIB. Quatre d'entre eux (Russie, Royaume-Uni, Ukraine et Suisse) ont enregistré des réductions encore plus importantes en proportion. Pour l'essentiel, le rythme de réduction des émissions de carbone de l'UE se situe dans la médiane de ce groupe. La Chine et l'Inde ont réalisé des réductions d'émissions plus lentes.

---

2. Si le « pacte vert » de l'UE ne prévoit pas de réduction des subventions agricoles, il imposera à l'agriculture des normes d'émission plus strictes, notamment une réduction de l'utilisation des pesticides et des engrais chimiques ; ces normes pourront également être appliquées aux produits importés.

Année : 2020

Pays	Valeur totale des exportations CBAM <sup>3</sup> vers l'UE (USD)	Part des exportations de CBAM vers l'UE dans le total des exportations vers le monde	Évolution des émissions de CO2 par PIB en dollars PPA de 2000 à 2016
Fédération de Russie	5,814,588,094	2.00% [1]	-68.57%
Norvège	3,873,989,914	4.69%	-44.38%
Turquie	3,482,797,032	2.05%	-50.36%
Royaume-Uni	2,758,229,400	0.69%	-62.44%
Ukraine	2,474,302,840	5.03%	-73.24%
Suisse	2,268,017,017	0.71%	-58.83%
Chine	2,219,462,748	0.09%	-42.74%
Corée, République de	1,806,646,719	0.35%	-40.41%
Islande	1,515,020,563	33.22%	-55.17%
Inde	1,451,738,888	0.53%	-33.21%
EU-28			-55.17%

[1] Données de 2018

Le CBAM proposé ne couvre que quelque 2 % des importations de biens de l'UE. Les importations de biens de l'UE ne représentent que 15% environ des importations mondiales et, par conséquent, les produits couverts ne représentent que 3% des exportations mondiales de biens vers l'UE. Comme le montre le tableau, sur les dix plus grands exportateurs de produits couverts vers l'UE, seuls la Norvège, le Royaume-Uni et l'Islande réalisent plus de 3 % de leurs exportations totales sous forme de produits couverts vers l'UE. En admettant que le CBAM moyen de l'UE sera de l'ordre de 5 %, une estimation élevée et plus que suffisante pour compenser les producteurs de l'UE pour la taxe implicite qui leur est appliquée, le coût pour les partenaires commerciaux de l'UE correspondra en moyenne à 0,15 % des exportations totales, soit environ 0,045 % du PIB (un vingtième de 1 % du PIB).

Ces statistiques globales masquent les effets peut-être beaucoup plus importants du CBAM proposé par l'UE sur des secteurs et des entreprises spécifiques parmi ses partenaires commerciaux, dont certains sont de petits pays en développement tributaires des exportations de produits couverts vers l'UE. Les parties lésées chercheront probablement à obtenir réparation, y compris sous forme de mesures de rétorsion. Mais il est peu probable que les effets globaux soient suffisamment importants pour influencer sur les calculs politiques nationaux en matière de décarbonisation. Il est en effet difficile d'imaginer que les plus grands émetteurs, dont les États-Unis, la Chine, l'Inde et le Brésil, dont les exportations de produits concernés vers l'UE ne représentent qu'une infime partie du total, soient incités à changer de cap dans leurs politiques « carbone » en raison du CBAM de l'UE.

3. Les exportations dans le cadre du CBAM sont des exportations de biens couverts par la proposition CBAM. Ces biens sont des produits exposés au commerce à forte intensité énergétique.

## Conclusions

Dans leur examen de la proposition de CBAM, les responsables politiques européens devraient garder à l'esprit le serment d'Hippocrate, *Primum non nocere* (Premièrement, ne pas nuire). La proposition CBAM est bien intentionnée car elle n'est pas motivée par le protectionnisme. Elle risque néanmoins de faire plus de mal que de bien. Elle le fera en raison de son hypothèse douteuse de fuite de carbone, de sa complexité et de sa nature partielle, de sa violation de l'esprit de l'accord de Paris, de sa menace pour la pérennité de l'OMC et de l'incitation minimale qu'elle offre aux pays hors de l'UE pour accélérer la décarbonisation.

L'UE devrait plutôt revenir à l'esprit de l'Accord de Paris, en laissant aux pays pauvres la marge de manœuvre nécessaire pour réduire leurs émissions en fonction de leurs circonstances nationales. Pour accélérer la réduction des émissions de carbone à l'étranger, l'UE devrait s'efforcer de déployer plus efficacement sa diplomatie, son aide au développement (conformément aux engagements de Paris), son expertise technique et ses accords bilatéraux en matière de commerce et d'investissement. Il s'agit d'un domaine dans lequel la coopération avec la Chine et les États-Unis est réaliste et susceptible de porter ses fruits sans bouleverser le système commercial mondial. Un bon exemple est le récent accord du G7 visant à ne plus financer les centrales électriques au charbon dans les pays en développement, une démarche à laquelle la Chine a fait savoir qu'elle était ouverte.

Sur le plan intérieur, l'UE devrait répondre à la pression exercée pour protéger les secteurs couverts par le SEQE en fournissant diverses formes d'aide pour promouvoir la décarbonisation. Il pourrait s'agir, entre autres, de consacrer plus d'investissements à la recherche sur les technologies propres et à leur commercialisation et de supprimer plus progressivement les quotas d'émission gratuits pour faciliter la transition dans les secteurs exposés aux échanges commerciaux. L'extension du SEQE à d'autres secteurs à fortes émissions, notamment les transports maritimes et routiers, les bâtiments et, aussi difficile que cela puisse être sur le plan politique, l'agriculture, devrait également être adoptée comme une forme de partage des charges et de taxation équitable et efficace du carbone. Les émissions de certains secteurs actuellement couverts par le SEQE peuvent être réduites plus rapidement et plus efficacement grâce à l'application de réglementations, plutôt que par les mécanismes du marché. Comme dans le cas du secteur automobile, où plusieurs pays ont interdit la vente de voitures à essence et diesel à partir d'une certaine date, des règlements sur les émissions **conçus de manière appropriée** pourraient servir les intérêts des entreprises du secteur et ceux des exportateurs des pays en développement en fixant une direction claire. Des règles claires sur les émissions ne réduisent pas seulement l'incertitude, mais encouragent également les investissements dans les technologies transformationnelles qui n'auraient sinon pas lieu.

## À propos de l'auteur, Uri Dadush

Uri Dadush est Senior Fellow au Policy Center for the New South à Rabat, Maroc, et chercheur non-résident à Bruegel. Il est basé à Washington-DC et est directeur de l'Economic Policy International, LLC, qui fournit des services de conseil à la Banque mondiale, à d'autres organisations internationales et à des entreprises.

Uri enseigne des cours sur la mondialisation et la politique commerciale internationale à la OCP Policy School et à la School of Public Policy de l'Université du Maryland. Auparavant, il était directeur du programme d'économie internationale chez Carnegie et directeur des départements du commerce international, de la politique économique et des perspectives de développement à la Banque mondiale. Dans le secteur privé, il était président de l'Economist Intelligence Unit, vice-président de groupe de Data Resources, Inc. et consultant chez Mc Kinsey and Co.

## À propos de Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

[Read more](#)

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



### Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street,  
Hay Riad, Rabat, Maroc.

Email : [contact@policycenter.ma](mailto:contact@policycenter.ma)

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : [www.policycenter.ma](http://www.policycenter.ma)

