



FONDATION POUR LES ÉTUDES
ET RECHERCHES
SUR LE DÉVELOPPEMENT
INTERNATIONAL

Communiqué de presse
Clermont Ferrand, le 15 mai 2024

Taxe carbone sur le transport maritime international : une étude de la Ferdi mesure les effets économiques

En simulant la mise en œuvre d'une taxe hypothétique de 40 dollars par tonne de CO₂ émise par le secteur du transport maritime international, l'analyse menée par Vianney Dequiedt, Audrey-Anne De Ubeda et Édouard Mien dans l'étude « [Navigating international taxation: The effects of a carbon levy on shipping](#) » publiée par la Ferdi en mai 2024, met en lumière trois conclusions majeures : l'incidence de la taxe est inégalement répartie entre les pays, avec des effets négatifs sur le commerce davantage marqués pour les pays pauvres ; son impact sur les émissions de CO₂ est de faible ampleur ; et les ressources fiscales générées sont très inférieures aux coûts économiques associés. Ce travail quantifie les effets de la taxe sur l'ensemble des flux commerciaux, pays par pays, et offre ainsi une base quantitative pour les discussions et les négociations internationales en cours. La note brève « [Vers une taxe carbone sur le transport maritime international : mesurer les effets économiques pour évaluer la pertinence et accompagner la mise en œuvre](#) » reprend les résultats clés de l'étude pour formuler des recommandations à l'attention des décideurs.

Des effets sur le commerce, le pouvoir d'achat et les émissions de CO₂

Alors que l'instauration d'une taxe carbone sur le transport maritime est au cœur de négociations internationales depuis le Pacte de Paris pour les Peuples et la Planète (4P) de juin 2023 et le lancement de l'International Tax Task Force à la suite de la Cop 28, un consensus international peine à émerger, comme en témoignent les discussions récentes au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Afin de contribuer au débat, la Ferdi a évalué le potentiel et les effets économiques d'une taxe carbone appliquée au secteur maritime en se concentrant sur l'impact qu'aurait une telle taxe sur les flux commerciaux entre chaque paire de pays, sur le pouvoir d'achat des consommateurs nationaux ainsi que sur les émissions de CO₂ de l'ensemble du secteur du transport maritime.

L'analyse révèle que l'application de la taxe affecterait particulièrement les pays pauvres. En effet, l'augmentation des coûts de transport entraînerait une perte de pouvoir d'achat, c'est-à-dire de bien-être, plus importante dans les Pays les moins avancés (PMA), estimée à 1,11% en moyenne, contre 0,37% dans les pays de l'OCDE. Cette disparité s'explique à la fois par l'éloignement géographique de

certaines pays des principaux marchés mondiaux et par la composition de leurs paniers d'échanges commerciaux.

Au-delà de l'incidence fiscale inéquitablement répartie, des défis d'efficacité se posent. Les recettes collectées via une taxe carbone de 40 dollars par tonne de CO₂ émise par le secteur du transport maritime se situeraient entre 20 et 60 milliards de dollars alors que le coût économique global lié aux effets sur le commerce et à la perte de pouvoir d'achat des consommateurs atteindrait plus de 160 milliards de dollars : un ratio coût/recette bien supérieur à celui mesuré pour des taxes plus classiques comme la TVA.

La réduction des émissions de CO₂ dans le secteur du transport maritime induite par la taxe est quant à elle estimée à -1,75%, bien loin des objectifs ambitieux de décarbonation du secteur affichés par l'OMI. De plus, l'impact sur les émissions liées au transport international de marchandises, toutes modalités de transport confondues, serait plus modeste, oscillant entre -0,72% et +0,12%, du fait d'une redirection de certains flux vers des modes de transport plus polluants.

Ces résultats viennent ici questionner le narratif du double-dividende, financier et environnemental, généralement associé à la fiscalité verte. Par ailleurs, si une telle taxe repose bien sur le principe pollueur-payeur, elle n'en revêt pas moins un caractère inéquitable du fait de son impact disproportionné sur les pays pauvres et vulnérables.

Taxer les émissions de CO₂ et financer équitablement la transition des pays vulnérables

L'étude de la Ferdi permet de préciser les contours souhaitables de la mise en œuvre d'une taxe carbone sur le transport maritime international. Elle recommande une harmonisation globale du prix du carbone puisque taxer uniquement le transport maritime sans inclure le transport aérien de marchandises pourrait rediriger des flux commerciaux vers ce dernier, qui émet davantage de carbone, rendant ainsi la taxe maritime moins efficace à réduire les émissions globales.

Un autre point d'attention concerne l'utilisation des recettes. Certaines voix prônent un usage des recettes en faveur de la décarbonation du secteur maritime, tandis que d'autres y voient une opportunité à saisir pour soutenir l'action climatique internationale. Compte tenu de la répartition très inéquitable de l'incidence fiscale sur les économies les plus fragiles, l'analyse de la Ferdi soutient la mise en place de mesures d'accompagnement et de compensation à destination des pays les plus vulnérables.

Enfin, une taxe carbone sur le transport maritime doit être mise en perspective avec les autres dispositifs fiscaux actuellement considérés dans les discussions internationales et qui devraient permettre de financer les politiques climatiques pour accompagner la transition des pays vulnérables vers une économie plus durable (taxe carbone sur l'aviation civile, taxe sur les ultra-riches, taxe sur les transactions financières, etc.). En comparant les avantages et inconvénients des différents instruments, cette mise en perspective devrait permettre d'identifier ceux disposant du plus d'atouts et conduire à prioriser l'action politique internationale.

À propos des auteurs

- **Vianney Dequiedt** est directeur scientifique de la Ferdi, professeur à l'Université Clermont Auvergne et chercheur au Centre d'études et de recherches sur le développement international.
- **Audrey-Anne De Ubeda** est responsable de la gestion et de la coordination des programmes de recherche à la Ferdi.
- **Edouard Mien** est chargé de recherche à la Ferdi.

La Ferdi

La Fondation pour les études et recherches sur le développement international est un laboratoire d'idées basé à Clermont Ferrand dont la mission première est, sur la base de ses travaux de recherche, d'influencer le débat international sur les grandes questions de développement.

CONTACT PRESSE

Régis DABIRE

Tél : 04 43 97 64 83

regis.dabire@ferdi.fr