



Se remettre durablement du COVID-19 grâce à la tarification du carbone

10 mars 2022

La présente synthèse porte sur le rôle potentiel de la tarification du carbone dans la reprise post-COVID-19 et la réalisation des objectifs climatiques, tels que ceux énoncés dans l'Accord de Paris. Y sont exposés les changements que les 47 pays de l'OCDE et du G20 ont apportés à leurs dispositifs (systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE), aides aux énergies fossiles, taxes carbone, droits taxes d'accise sur les combustibles et les carburants et taxes aéronautiques) au cours des 20 premiers mois de la pandémie (janvier 2020-août 2021). Il y a lieu de penser que la majorité des 99 changements répertoriés influenceront défavorablement sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre. Cela dit, les changements climato-favorables couvrent un champ plus vaste et concernent une plus grande partie des émissions si bien qu'ils feront probablement contrepoids. Enfin, il apparaît que l'incidence de la tarification du carbone sur la reprise post-COVID-19 dépendra des caractéristiques des dispositifs retenus.



Messages clés

- Au cours des 20 premiers mois de la pandémie (janvier 2020-août 2021), la tarification du carbone telle que définie ici (systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE), taxe carbone, taxes d'accise sur les combustibles et les carburants, taxes aéronautiques¹ auxquels s'ajoutent les aides aux énergies fossiles) des 47 pays de l'OCDE et du G20 a subi 99 modifications. La plupart ont eu une incidence défavorable sur le climat dans la mesure où il en résultera probablement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES). La majorité ont été décidées à titre temporaire en réaction à la pandémie et sont de portée relativement modeste.
- Les changements climato-favorables ont été moins nombreux. En revanche, la plupart ont couvert un champ plus vaste et avaient été programmés avant la pandémie, preuve que celle-ci n'a pas fait dérailler l'exécution des plans en matière de tarification du carbone. Il y a tout lieu de penser que les changements climato-favorables feront contrepoids aux changements climato-néfastes. C'est la tendance également prévue au niveau infranational.
- Quelques pays ont annoncé la création de nouveaux dispositifs de tarification du carbone pendant la pandémie, mais une poignée seulement ont explicitement intégré cette dimension dans leur plan de relance.
- L'ambition des pays en matière de neutralité en GES suit globalement le même cap climatique que leur politique de tarification du carbone, modifiée pendant la pandémie. En revanche, cette politique ne cadre guère avec les dépenses budgétaires à vocation écologique censées accompagner la reprise, de même qu'il n'existe aucune corrélation entre l'évolution du système de tarification du carbone des pays et leur PIB par habitant.
- La tarification du carbone et les différentes formes qu'elle revêt ont un rôle à jouer dans la viabilité de la reprise post-COVID-19, mais chaque solution envisageable présente des avantages et des inconvénients.

La tarification du carbone a un rôle à jouer dans la reprise post-COVID-19 et l'application de l'Accord de Paris

Les sociétés et les économies du monde entier ont été durement frappées par le COVID-19. En conséquence, les gouvernements ont mis au point plusieurs mesures et plans de relance, qui rejailliront sur le niveau futur de leurs émissions de GES et, partant, sur le coût et la probabilité de la réalisation de leurs objectifs climatiques de court et long termes (OCDE, 2021^[1]). Par ailleurs, dans son rapport de 2021, le GIEC affirme que si l'on ne parvient pas à réduire fortement les émissions de GES au cours des 10 prochaines années, il sera impossible de maintenir le réchauffement planétaire loin de la barre des 2° C ou 1.5° C (GIEC, 2021^[2]).

Tarifier les émissions de carbone, réduire ou supprimer les aides aux énergies fossiles et à l'aviation constituent des moyens d'action efficaces pour faire grimper le prix des émissions et, partant, inciter les investisseurs et les consommateurs à privilégier les solutions bas carbone. En outre, les recettes issues de la tarification du carbone ou encore les dépenses publiques évitées grâce à la suppression des aides

¹ Les taxes aéronautiques (taxes sur les passagers, redevance de stationnement aérien ou redevances d'utilisation) ne donnent pas explicitement un prix au carbone mais enchérissent le prix des vols et, partant, peuvent être perçues comme un instrument indirect de tarification du carbone.



aux énergies fossiles peuvent servir à soutenir les groupes de population vulnérables, à financer l'exécution des mesures de relance ainsi qu'à alléger la dette liée au COVID-19.

Avant la pandémie, les prix du carbone et le champ des émissions couvertes étaient trop modestes pour faire reculer les émissions dans les proportions requises par l'Accord de Paris. Son exécution suppose en effet que le prix du carbone se situe entre 43 EUR et 86 EUR la tonne de CO₂ d'ici à 2030 (Commission de haut niveau sur la tarification du carbone, 2017^[3]). Or, en 2018, seulement 19 % des émissions de CO₂ liées à l'énergie des 44 pays de l'OCDE et du G20 étaient soumises à un prix du carbone égal ou supérieur à 60 EUR la tonne de CO₂. Il y avait donc matière à amélioration (OCDE, 2021^[4]).

L'objet de la présente synthèse est d'étudier l'évolution des dispositifs de tarification du carbone (taxes carbone, systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE), taxes d'accise sur les combustibles et les carburants, taxes aéronautiques et aides aux énergies fossiles) des 47 pays de l'OCDE et du G20 au cours des 20 premiers mois de la pandémie de COVID-19 (janvier 2020-août 2021). L'attention porte sur le nombre de changements apportés, comme dans le document de travail de l'OCDE élaboré pour les besoins de la Plateforme sur les marchés du carbone² (PMC) : *Tarification du carbone et COVID-19 : évolution de l'action publique, défis à relever et types de mesure envisageables dans les pays de l'OCDE et du G20* (OCDE, à paraître). Aucun de ces deux documents ne traite du champ des émissions couvertes, des effets cumulés des mesures prises sur les émissions de GES ou des dispositifs existants non modifiés.

Changements intervenus dans les politiques de tarification du carbone au cours des 20 premiers mois de COVID-19

Au total, 99 changements sont intervenus dans les politiques de tarification du carbone en place dans 37 des 47 pays de l'OCDE et du G20 entre le début de la pandémie, en janvier 2020, et août 2021 (Graphique 1). Dans 56 % des cas, une augmentation des émissions de GES est attendue. Il s'agit donc de changements « climato-néfastes », dont la plupart (78 %) revêtent un caractère temporaire, sont de portée relativement limitée et concernent principalement les taxes aéronautiques et les aides aux énergies fossiles. De plus, ils ont été programmés et mis en œuvre en réaction à la pandémie, en particulier dans les secteurs des énergies fossiles et de l'aviation, durement frappés par l'effondrement de la demande comme suite aux mesures de confinement. Soucieux d'éviter la multiplication des faillites dans le secteur de l'aviation (OCDE, 2020^[5]), une spirale de la dette dans les pays tributaires des exportations de pétrole (OCDE, 2020^[6]) et des répercussions sur la consommation des ménages vulnérables dans les pays importateurs, les gouvernements ont pris des mesures en faveur des entreprises et des consommateurs tout au long de la crise (IIDD, 2020^[7]).

La part des changements dits « climato-favorables », car censés réduire les émissions de GES, s'élève à 44 % du total. Ils concernent principalement les SEQE, les taxes carbone et les taxes d'accise sur les combustibles et les carburants. Bien qu'intervenues durant les 20 premiers mois de la pandémie, ils revêtent pratiquement tous un caractère permanent et étaient pour beaucoup prévus de longue date. La plupart touchent un large éventail d'émissions, à l'instar du nouveau SEQE chinois, qui vise 40 % des émissions intérieures de CO₂. Selon toute vraisemblance, les changements climato-favorables feront donc contrepois aux changements climato-néfastes.

² La Plateforme sur les marchés du carbone, mise en service en 2015 sous présidence allemande du G7, rassemble une diversité de groupes de pays et d'organisations désireux de resserrer la coopération internationale en vue de définir des modalités de tarification du carbone véritablement efficaces, durables et ambitieuses. Pour en savoir plus, cliquer [ici](#).



Graphique 1. Changements apportés aux systèmes nationaux de tarification du carbone pendant les 20 premiers mois de COVID-19 dans les pays de l'OCDE et du G20

| Pays | AUS | AUT | ARG | BEL | BRA | CAN | CHL | CHN | COL | CRI | CZE | DNK | EU | EST | FIN | FRA | DEU | GRC | HUN | ISL | IND | IDN | IRL | ISR | ITA | JPN | LVA | LTU | LUX | MEX | NLD | NZL | NOR | POL | PRT | RUS | SAU | SVK | SVN | ZAF | KOR | ESP | SWE | CHE | TUR | GBR | USA | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| Taxe carbone | | | | | | 2 | | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1* | 2 | 1* | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | |
| SEQE | | | | | | 1* | 1 | | | | | | 2* | | | | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 | | |
| Taxes d'accise sur combustibles & carburants | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | | 2 | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | |
| Taxes aéronautiques | | 2 | | 2 | 2 | | | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 2 | | | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | | | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | | | | |
| Aides aux énergies fossiles | | | 2 | | 2 | 1 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | 2 | 1 | | | | 1 | 4 | 2 | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 2 | | 5 | | | | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | |

Note : vert foncé/clair = changement permanent/temporaire probablement climato-favorable ; rouge foncé/clair = changement permanent/temporaire probablement climato-néfaste ; blanc = aucun changement ; nombre = nombre de changements ; *changement proposé mais non concrétisé.

Source : OCDE (à paraître).

La pandémie n'a pas fait dérailler les réformes des SEQE, taxes carbone taxes d'accise sur les combustibles et les carburants antérieurement prévues. Des pays (par exemple, le Canada, l'Indonésie et Israël) ont par ailleurs annoncé qu'ils envisageaient de se doter de dispositifs de tarification du carbone ou de renforcer ceux existants. Ainsi, le Canada a proposé de consolider la trajectoire de prix de son SEQE fédéral, baptisé Système de tarification fondé sur le rendement. Quelques-uns seulement (dont le Danemark) ont explicitement intégré la tarification du carbone dans leur plan de relance (voir Encadré 1).

La nature des changements de politique varie d'un pays à l'autre : dans respectivement 12 et 10 des 47 pays de l'OCDE et du G20, il s'agit de changements exclusivement climato-néfastes et climato-favorables. Dans 15 pays, les autorités ont envoyé des signaux mitigés sur le prix du carbone, en affermissant certains instruments tout en en affaiblissant d'autres.

Le suivi a également porté sur la politique de tarification du carbone menée par certaines entités infranationales pendant la pandémie de COVID-19³. Globalement, les tendances observées sont les mêmes qu'au niveau national : l'essentiel des changements climato-favorables procèdent des taxes carbone et des SEQE, et les changements climato-néfastes des taxes aéronautiques et des aides aux énergies fossiles.

³ Hors modifications apportées au niveau infranational aux taxes d'accise sur les combustibles et les carburants, car ces instruments relèvent principalement de la réglementation nationale.



Encadré 1. Intégration de la tarification du carbone dans le plan danois pour la relance et la résilience

En avril 2021, le Danemark a soumis son plan de relance et de résilience (PRR) à la Facilité de l'UE pour la reprise et la résilience, temporairement mise en place par la Commission européenne pour accompagner la reprise post-COVID-19. Doté d'un budget de 1.55 milliard EUR, le PRR danois trace la voie à suivre pour réduire l'ensemble des émissions intérieures de GES de 70 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030, conformément à l'objectif inscrit dans le droit interne. Son but est de dynamiser l'économie de façon à soutenir et à doper les investissements dans la transition verte à l'aide d'un arsenal complet de mesures, composé de sept éléments, dont une transition agricole verte, la mise en place de transports durables et une réforme fiscale verte. Cette réforme fiscale implique deux dispositifs de tarification du carbone, qui seront déployés en deux temps pour une transition et reprise sans heurt.

- **Première phase** : une hausse de 0.8 EUR/GJ équivalente à 75 EUR/tCO₂ fera croître la taxe sur les énergies fossiles à laquelle sont soumises les entreprises industrielles (et dont le taux s'élève actuellement à 10 EUR/tCO₂), les entreprises horticoles et agricoles (3.36 EUR/CO₂) et les entreprises de fabrication de produits minéraux non métalliques (procédés minéralogiques) (0 EUR/tCO₂). Cette augmentation s'appliquera à partir de 2023, puis se poursuivra progressivement jusqu'en 2025 afin de garantir une transition sans heurt.
- **Deuxième phase** : à compter de 2025, une taxe uniforme au taux encore indéterminé mais certainement élevé frappera les émissions de GES de tous les secteurs, y compris des activités d'extraction et de raffinage du pétrole. Surtout, les émissions agricoles d'origine non énergétique seront soumises à une taxe d'un tout nouveau genre. Il n'a pas encore été décidé si les secteurs visés par le SEQUE-UE seront soumis à la taxe sur les émissions de GES.

Source : (Commission européenne, 2021^[8]) (Commission européenne, 2020^[9]) (Skatteministeriet, 2020^[10]) (Ministère des Finances, 2021^[11]).

Facteurs potentiels de changement de la politique de tarification du carbone

Plusieurs facteurs peuvent orienter l'évolution de la politique climatique des pays. Les dépenses budgétaires à vocation écologique, le PIB par habitant et l'existence d'un engagement en faveur de la neutralité en GES en sont des exemples. Tous les pays de l'OCDE et du G20 dont la tarification du carbone a évolué d'une manière exclusivement ou principalement favorable pour le climat poursuivent également un objectif de neutralité (Graphique 2). Ce n'est pas le cas de 30 % de ceux qui ont apporté des changements en tout ou en partie climato-néfastes (ECIU, 2021^[12])⁴.

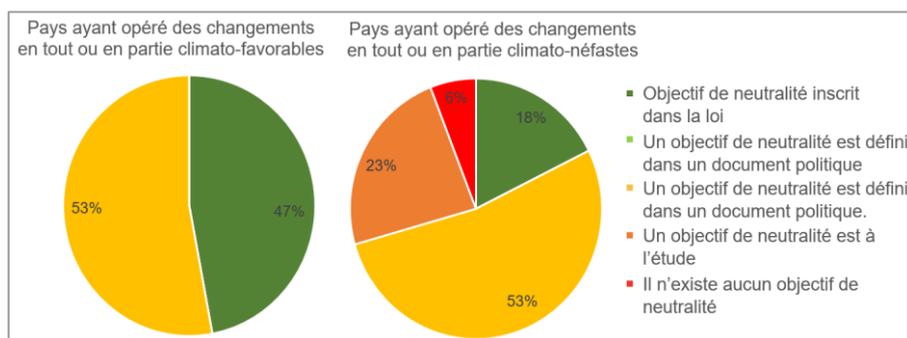
Dans 36 % des 47 pays de l'OCDE et du G20, les dépenses budgétaires cadrent avec l'incidence climatique générale de la politique poursuivie : autrement dit, des changements de politique en tout ou en partie climato-néfastes (ou, à l'inverse, climato-favorables) vont de pair avec une proportion faible (élevée) de dépenses budgétaires à vocation écologique. Dans 15 % des cas en revanche (7 pays), on constate une adéquation imparfaite entre les dépenses budgétaires et la politique de tarification du carbone. L'Afrique du Sud, par exemple, n'a apporté que des changements climato-favorables à sa politique de tarification du carbone, alors que les dépenses vertes ne représentent qu'un poste mineur de son budget (Energy Policy Tracker, 2021^[13]). Par ailleurs,

⁴ État des engagements de neutralité en GES au 25 novembre 2021.



on s'est intéressé au PIB par habitant des 47 pays de l'OCDE et du G20 afin de déterminer si, pendant la pandémie, les pays les plus riches avaient prévu ou opéré davantage de changements climato-favorables dans leur système de tarification du carbone. Le constat est que la corrélation entre ces deux variables est quasi-nulle, ce qui montre que les pays les plus riches n'ont pas fait mieux que les autres en matière de tarification du carbone.

Graphique 2. Relation entre les engagements de neutralité en GES des pays et l'incidence climatique de l'évolution de leur politique



Note : le camembert de gauche (droite) indique le niveau d'engagement en faveur de la neutralité affiché par les pays qui, pendant la pandémie de COVID-19, ont modifié leur politique de tarification du carbone d'une manière exclusivement ou principalement climato-favorable (climato-néfaste). État des engagements de neutralité en GES au 25 novembre 2021.

Source : auteurs et (ECIU, 2021^[12]).

Mettre la tarification du carbone au service d'une reprise durable

Mettre en place une tarification du carbone ou consolider les dispositifs en place n'est pas sans soulever des difficultés, que les conséquences économiques et sociales de la pandémie du COVID-19 sont venues amplifier. Cependant, plusieurs solutions s'offrent aux pays pour y remédier. Par exemple, l'annonce anticipée de la mise en place d'un prix du carbone ou de son élévation peut déterminer l'évolution des investissements sur le long terme et laisser un temps d'ajustement suffisant (Martin et Van Reenen, 2020^[14]). Le recyclage des recettes ainsi générées peut servir à protéger les groupes de population vulnérables au moyen de transferts forfaitaires (Oxford Institute for Energy Studies, 2021^[15]), ou à réduire les impôts sur les sociétés au profit de la croissance économique (Maestre-Andrés, Drews et van den Bergh, 2019^[16]). Cela dit, chaque méthode envisageable de recyclage des recettes présente des avantages et des inconvénients (Tableau 1).

Tableau 1. Effets des mécanismes de recyclage des recettes sur différents aspects de la tarification du carbone

| Mécanisme de recyclage | Efficacité environnementale | Croissance économique | Équité | Acceptabilité |
|--|-----------------------------|-----------------------|--------|---------------|
| Transferts ciblés | + | 0 | ++ | ++ |
| Transferts forfaitaires | + | 0 | + | 0/+ |
| Dépenses vertes | ++ | 0/+ | -/0/+ | ++ |
| Baisse de la fiscalité du travail | + | + | 0 | 0/- |
| Baisse des impôts sur les sociétés | + | + | - | - |
| Politique budgétaire ou allègement de la dette | + | 0/- | - | 0/- |

Note : ++ signifie « très favorable » ; + « favorable » ; 0 « neutre » ; - « néfaste ».

Source : OCDE (à paraître).



Bibliographie

- APHA (2017), *Climate Changes Health: Vulnerable Populations*, <https://www.apha.org/topics-and-issues/climate-change/vulnerable-populations> (consulté le 9 December 2021). [36]
- Banque mondiale (2021), *State and Trends of Carbon Pricing 2021*, <http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1728-1>. [31]
- Banque mondiale (2020), *State and Trends of Carbon Pricing 2020*, <http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1728-1>. [32]
- Bertram, C. et al. (2015), « Complementing carbon prices with technology policies to keep climate targets within reach », *Nature Climate Change*, vol. 5/3, pp. 235-239, <http://dx.doi.org/10.1038/nclimate2514>. [30]
- Buckle, S. et al. (2020), « Addressing the COVID-19 and climate crises: Potential economic recovery pathways and their implications for climate change mitigation, NDCs and broader socio-economic goals », *OECD/IEA Climate Change Expert Group Papers*, n° 2020/04, Éditions OCDE, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/50abd39c-en>. [29]
- Clean Energy Wire (2021), *Germany's carbon pricing system for transport and buildings*, <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/germanys-planned-carbon-pricing-system-transport-and-buildings> (consulté le 19 octobre 2021). [28]
- Commission de haut niveau sur la tarification du carbone (2017), *Report of the High-Level Commission on Carbon Prices*, Banque mondiale, Washington D.C., <https://www.carbonpricingleadership.org/> (consulté le 3 août 2018). [3]
- Commission européenne (2021), *Facilité pour la reprise et la résilience*. [8]
- Commission européenne (2020), *Stratégie annuelle 2021 pour une croissance durable*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0575&from=fr>. [9]
- CPLC (2021), *Carbon pricing leadership report 2020/21*, https://static1.squarespace.com/static/54ff9c5ce4b0a53decccfb4c/t/60ba4a7d2f4d4b6e0ace36c4/1622821505499/CPLC%2BReport%2B2021_Final.pdf. [37]
- ECCC (2020), *A Healthy Environment and a Healthy Economy*. [27]
- ECIU (2021), *Net Zero emissions race - 2021 scorecard*, <https://eciu.net/netzerotracker> (consulté le 19 août 2021). [12]
- Energy Policy Tracker (2021), *Energy Policy Tracker*, <https://www.energypolicytracker.org/> (consulté le July 2021). [13]
- GIEC (2021), *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press. [2]
- Gouvernement de l'Irlande (2020), *Programme for Government: Our Shared Future*. [26]
- ICAP (2021), *Emissions Trading Worldwide: Status Report 2021*, Partenariat International d'Action sur le Carbone, Berlin. [25]



- IIDD (2020), *G20 Governments Have Committed USD 151 Billion to Fossil Fuels in COVID-19 Recovery Packages*, <https://www.iisd.org/articles/g20-governments-have-committed-usd-151-billion-fossil-fuels-covid-19-recovery-packages> (consulté le 8 décembre 2021). [7]
- Klenert, D. et al. (2018), « Making carbon pricing work for citizens », *Nature Climate Change*, vol. 8/8, pp. 669-677, <http://dx.doi.org/10.1038/s41558-018-0201-2>. [24]
- Maestre-Andrés, S., S. Drews et J. van den Bergh (2019), « Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature », *Climate Policy*, vol. 19/9, pp. 1186-1204, <http://dx.doi.org/10.1080/14693062.2019.1639490>. [16]
- Martin, R. et J. Van Reenen (2020), « Climate change policy: the case for a Covid-19 carbon tax », *Centrepiece*, n° 577, Centre for Economic Performance, Londres, <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/> (consulté le 28 mai 2021). [14]
- Ministère des Finances (2021), *Denmark's Recovery and Resilience Plan – accelerating the green transition*, Gouvernement du Danemark. [11]
- OCDE (2021), *Base de données de l'OCDE sur la relance verte*, OCDE, Paris. [23]
- OCDE (2021), « Better systems for better lives: a well-being lens to climate action in the transport sector », OCDE, Paris. [22]
- OCDE (2021), *Effective Carbon Rates 2021: Pricing Carbon Emissions Through Taxes and Emissions Trading*, Éditions OCDE, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/0e8e24f5-en>. [4]
- OCDE (2021), *The OECD Green Recovery Database: Examining the environmental implications of COVID-19 recovery policies*, OCDE, Paris, https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=1092_1092145-fqx3tx0r1q&title=The-OECD-Green-Recovery-Database&_ga=2.235815432.844848098.1622192629-940658089.1568195277 (consulté le 28 mai 2021). [1]
- OCDE (2020), « Le COVID-19 et le secteur de l'aviation: Impact et mesures adoptées par les pouvoirs publics », *Les réponses de l'OCDE face au coronavirus (COVID-19)*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/8948a9b1-fr>. [5]
- OCDE (2020), *Reconstruire en mieux : Pour une reprise durable et résiliente après le COVID-19*, OCDE, Paris, https://www.oecd-ilibrary.org/environment/reconstruire-en-mieux-pour-une-reprise-durable-et-resiliente-apres-le-covid-19_583cf0b8-fr (consulté le 28 mai 2021). [21]
- OCDE (2020), « The impact of coronavirus (COVID-19) and the global oil price shock on the fiscal position of oil-exporting developing countries », *Les réponses de l'OCDE face au coronavirus (COVID-19)*, Éditions OCDE, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/8bafbd95-en>. [6]
- OCDE (2019), *Accélérer l'action pour le climat : Remettre le bien-être des personnes au centre des politiques publiques*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/deb94cd3-fr>. [38]
- OCDE (2018), *Des emplois de qualité pour tous dans un monde du travail en mutation : la stratégie de l'OCDE pour l'emploi*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/4e6a92fa-fr>. [35]
- OCDE (2014), « La crise et ses retombées : les sociétés et les politiques sociales mises à l'épreuve », dans *Panorama de la société 2014 : Les indicateurs sociaux de l'OCDE*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/soc_glance-2014-5-fr. [34]



- OCDE (2010), *Perspectives de l'emploi de l'OCDE 2010 : Sortir de la crise de l'emploi*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/empl_outlook-2010-fr. [33]
- Oxford Institute for Energy Studies (2021), *The Challenges and Prospects for Carbon Pricing in Europe*, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2021/05/The-Challenges-and-Prospects-for-Carbon-Pricing-in-Europe-NG-168.pdf>. [15]
- Parry, I. (2019), « Putting a Price on Pollution », dans *The Economics of Climate*, [20]
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2019/12/pdf/fd1219.pdf>.
- Skatteministeriet (2020), *Grøn skattereform #1: På vej mod et grønnere Danmark*, [10]
<https://kefm.dk/Media/6/B/Udspil%20til%20gr%C3%B8n%20skattereform.pdf>.
- Skatteministeriet (2020), *Kommissorium for grøn skattereform*, [19]
<https://www.skm.dk/media/8328/kommissorium-for-groen-skattereform.pdf>.
- Teusch, J. et S. Ribansky (2021), « Greening international aviation post COVID-19 : What role for kerosene taxes? », *Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité*, n° 55, Éditions OCDE, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/d0e62c41-en>. [18]
- The Local (2021), *EXPLAINED: How to get help to pay your energy bills in France in 2021*, [17]
<https://www.thelocal.fr/20210304/explained-how-to-get-help-to-pay-your-energy-bills-in-france-in-2021/> (consulté le 28 juillet 2021).

Personnes à contacter :

Jane ELLIS (✉ jane.ellis@oecd.org)

Sofie ERRENDAL (✉ Sofie.Errendal@oecd.org)

Daniel NACHTIGALL (✉ Daniel.nachtigall@oecd.org)

Ce document est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions qui y sont exprimées et les arguments qui y sont employés ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes : <http://www.oecd.org/termsandconditions>.

