

Se désintoxiquer d'urgence du CO2

Christian Gollier (Economiste) et Jean Tirole (Prix Nobel d'économie)

Les deux économistes prônent l'usage systématique du principe du pollueur-payeur grâce à la tarification du carbone et l'évaluation des mesures écologiques au prisme du coût de la tonne de CO₂ évitée (Tribune publiée dans Le Monde du 3 septembre 2021)

Dans la torpeur de l'été, le GIEC a publié le premier volume de son sixième rapport consacré aux nouvelles informations scientifiques sur le changement climatique en cours. A force de répéter que l'humanité affronte un danger mortel, le message perd de sa puissance émotionnelle et de sa force mobilisatrice. L'heure est pourtant à la mobilisation générale. L'impact de la transition énergétique, si elle est bien menée, sera largement plus faible que celui de l'inaction, qui conduirait à terme à des dommages climatiques exorbitants dont nous ne percevons aujourd'hui que les prémices.

Si nous décidions collectivement de réagir au danger, nous devrions tous accepter, d'une façon ou d'une autre, des modifications parfois dérangeantes de nos modes de vie. Il nous faut accepter qu'une partie plus importante de nos revenus finance la transition plutôt que la consommation.

Cet effort massif, socialement désirable, n'est pas individuellement attractif. Les transports publics sont moins confortables que la voiture ; la réduction de la vitesse maximale sur route allonge les temps de parcours ; l'interdiction des vols aériens rétrécit les perspectives de vacances ; le soutien public aux énergies renouvelables augmente la facture d'électricité.

L'urgence de l'action climatique ne devrait cependant pas justifier n'importe quoi. L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait être atteint au moindre impact social, en particulier dans un contexte de pandémie et de fragilité du pouvoir d'achat, comme le montre le mouvement des « gilets jaunes ».

Les secteurs du transport et du chauffage vont être cruciaux. Parce qu'on n'a pas su ou pas voulu inciter les usagers de la route à intégrer l'enjeu climatique dans leurs décisions de mobilité, les émissions du secteur transport ont crû de 122 à 137 millions de tonnes de CO₂ entre 1990 et 2015. Toutes les tentatives de favoriser le transport par rail ont échoué jusqu'à maintenant. Et remplacer la voiture thermique par la voiture électrique reste coûteux pour la collectivité : 200 à 300 euros par tonne de CO₂ évitée (tCO₂e) en 2025 (« Les coûts d'abattement. Partie 2. Transports », France Stratégie, juin 2021). Les perspectives ne sont pas meilleures dans le secteur de l'habitat, où les émissions ont stagné depuis trente ans. Le mécanisme de certificats d'économies d'énergie incitant les ménages à mieux isoler leur habitation coûtait environ 350 euros par tCO₂e (« Etude économique et économétrique sur le dispositif des certificats d'économies d'énergie », Mathieu Glachant, Union française de l'électricité, octobre 2020).

En comparaison, le remplacement d'une chaudière au fioul par une pompe à chaleur a un coût de l'ordre de 50 euros par tCO₂e. Dans le secteur de l'énergie, l'élimination du charbon

dans le mix électrique européen aurait un impact massif de réduction de nos émissions, et ne coûterait que 30 euros par tCO₂e. Les Allemands et les Polonais ne prévoient pas, hélas, une telle sortie avant 2035. Force est donc de constater qu'en Europe, on préfère encore trop souvent mettre en œuvre des politiques climatiques à faible impact environnemental et à coût élevé plutôt que l'inverse.

Réduire de 55 % nos émissions entre 1990 et 2030 va donc être particulièrement épineux, alors que nous n'avons parcouru qu'un tiers du chemin – le plus facile – en trente ans ! La France étant trop petite et victime de dumping environnemental si elle devait y aller seule, c'est au niveau européen que notre politique climatique doit être pensée et coordonnée. Il est avant tout crucial que l'Europe investisse dans la recherche et le développement d'un ensemble de nouvelles technologies vertes en vue de réduire les coûts des efforts de réduction des émissions, en prenant des risques calculés dans la batterie, l'hydrogène, la fusion nucléaire, les biogaz et l'avion du futur, par exemple (« Les grands défis économiques », commission internationale présidée par Olivier Blanchard et Jean Tirole, juin 2021). Mais ce plan n'aura pas d'effet sur nos émissions d'ici à 2030, et sa réussite dépend de la qualité de sa gouvernance.

Le pacte vert européen, divulgué le 14 juillet par la Commission, prévoit que les secteurs du transport et du logement rentrent dans un mécanisme de tarification du carbone, comme le sont déjà les secteurs de l'électricité et de l'industrie. Il existe en effet un fort consensus parmi les économistes pour mettre en œuvre le principe pollueur-payeur partout où c'est possible, afin de forcer les pollueurs à incorporer dans leurs décisions les conséquences environnementales de leurs actes, et pour atteindre l'objectif de réduction d'émission au moindre coût social. Un prix du carbone autour de 250 euros par tCO₂ d'ici à 2030, par exemple, se traduirait par un renchérissement du prix de l'essence d'environ 60 centimes par litre. Cette tarification doit être étendue au CO₂ importé par l'instauration d'un ajustement carbone aux frontières, pour maintenir une saine concurrence entre producteurs européens et étrangers. Mais les propositions de la Commission « oublie » un élément important : la majorité des revenus publics engendrés par cette tarification du carbone doivent être redistribués à l'ensemble des citoyens européens, en visant les ménages modestes et les employés des activités économiques qui vont être détruites par ces politiques.

La tarification du carbone n'est cependant pas la panacée. La puissance publique devra aussi mettre en place des normes, des infrastructures, des formations aux nouveaux métiers « verts », des outils d'information et d'évaluation des impacts et une nouvelle comptabilité publique du carbone, afin de renforcer les capacités de coordination et d'anticipation des acteurs privés (entreprises, consommateurs, épargnants et investisseurs). Il est crucial de doter ces actions publiques d'outils d'évaluation socio-économique fondés sur l'estimation des coûts par tCO₂e, par exemple dans les marchés publics. L'exécutif doit créer un environnement conduisant chacun à mettre en œuvre les efforts nécessaires à la réalisation de l'objectif climatique collectif.

Ce chantier n'en est qu'à ses balbutiements. Il est semé d'embûches pour nos décideurs publics, dans un monde ouvert aux utopies d'une transition énergétique heureuse. Mais après trois décennies de somnambulisme, l'heure des décisions est venue.

Christian Gollier et Jean Tirole sont professeurs à l'Ecole d'économie de Toulouse. Jean Tirole est Prix Nobel d'économie 2014