Un prix du carbone significatif pour la mise en place des INDCs[1] et accroitre les ambitions dévoilées à la COP21

Paula Coussy – IFPEN - Direction Economie et Veille
Expert Marchés Carbone

Quelle est la crédibilité de l'objectif « nettement moins de 2°C » ?

- Au regard des INDCs déclarées à la COP21, les études montrent que l'objectif de limiter la hausse des températures à 2°C ne sera pas atteint[2]. Pour y parvenir, il faudra accroitre de 30% les ambitions mondiales de réduction de GES, et ceci le plus vite possible. Comment faire ? **Dans ce contexte, il sera important non seulement de soutenir la mise en œuvre des INDCs, mais également de créer un contexte financier et technico-économique soutenant les efforts de réduction sur le long terme**. **Cela impliquera des changements structurels dans les modes de consommations et de productions énergétiques**. L'objectif est de réduire les émissions de GES sans remettre en cause la croissance économique.
- Si l'objectif de ne pas dépasser les 2°C est difficile à atteindre, il a néanmoins l'immense avantage de mettre en marche tous les Etats. Il est clair que chacun des Etats décidera des mesures de réduction des émissions qui conviendront à ses propres intérêts économiques et environnementaux. **Les engagements dévoilés dans les INDCs sont des intentions qui devront être soutenues par des innovations technologiques, des politiques publiques, des incitations financières et des partenariats publics-privés finançant les solutions innovantes.**
- Adopter des mesures tout de suite afin d'éviter des impacts qui se produiront dans un futur éloigné reste une décision politique inter-temporelle difficile à prendre, même si les conclusions du rapport de Lord Nicholas Stern sur les coûts futurs de l'inaction climatique sont claires[3]. **Un levier d'action futur très important pour la mise en œuvre des INDCs est la prise de conscience actuelle de la société civile et tout particulièrement de l'opinion publique, des collectivités territoriales et des industriels, qui peuvent orienter les décisions politiques.**

L'Union Européenne doit-elle prendre les devants ou suivre le rythme de la communauté internationale ? Comment concilier compétitivité et ambition climatique ?

- Même si l'Union Européenne pouvait réduire à zéro ses émissions de GES, elle ne pourrait à elle seule sauver la planète ! **On ne pourra tendre vers l'objectif de réduction des émissions de GES que si tous les Etats, ou du moins les plus grands émetteurs que sont la Chine, l'Inde, les Etats-Unis, le Brésil...et l'Europe, participent ensemble à cet effort de réduction.**

[1] INDCs : Intended Nationally Determined Contributions – Contributions nationales proposées à la COP21.
[2] FCCC/CP/2015/7 : Synthesis report on the aggregate effect of the intended nationally determined contributions.
[3] les coûts du changement climatique pourraient représenter, à l'horizon 2050, entre 5 % et 20 % du produit intérieur brut (PIB) mondial de 2005 par an, alors qu'une stabilisation des émissions de gaz à effet de serre ne coûterait que 1% du PIB mondial par an. Source : https://www.senat.fr/rap/r08-543/r08-5433.html

- En revanche l'Union Européenne se doit d'être innovante dans le domaine de l'énergie car il en va de sa compétitivité et de sa stabilité économique. L'innovation technologique est un levier sur lequel l'Union Européenne doit investir pour être à la hauteur de ses engagements environnementaux et économiques. Cependant, **avoir une avance technologique dans le domaine de l'énergie est une clé de différentiation si et seulement si l'innovation mise sur le marché se fait à un coût soutenable pour les économies.**
- Il faut accélérer l'innovation technologique dans tous les domaines et en particulier dans celui des transports et de la mobilité durable. Le secteur des transports est responsable pour plus de 24% des émissions de GES en Europe. **Le développement des biocarburants de deuxième génération, qui ne rentrent pas en concurrence avec les produits alimentaires, l'accroissement de l'efficacité énergétique des moteurs à combustion et des véhicules hybrides, électriques ou au gaz naturel sont indispensables.**
- L'accélération de l'effort de R&D sur les technologies bas carbone est donc essentielle et devra être soutenue par des politiques publiques donnant un prix au carbone afin de faciliter leur mise sur le marché. **Ces politiques publiques devront être coordonnées** afin d'avoir une vision globale de leur impact sur l'offre et la demande d'énergie et éviter des situations de surcapacité de production ou de distorsion de concurrence qui vont à l'encontre des objectifs de la COP21.

Comment réduire la part du charbon dans la production d'électricité européenne ?

- Aujourd'hui au niveau mondial, certains Etats (Chine, États-Unis, Mexique…etc.) étudient le fonctionnement du système européen du carbone (l'EU-ETS) avant de mettre en place leur propre ETS national ou fédéral. Pourtant, l'EU-ETS ne remplit pas l'objectif pour lequel il a été dessiné : mettre sur le marché des technologies bas carbone. Or l'EU-ETS est considéré en Europe comme l'outil principal de mise en œuvre de l'objectif de réduction des émissions de GES. **En raison du manque d'ajustement des allocations de quotas aux émissions réelles, l'EU-ETS est en sur-allocation chronique de quotas. En conséquence, le prix du quota carbone européen (environ 5€ en 2016) est extrêmement faible et n'incite ni à l'investissement bas carbone, ni à sortir le charbon de la production électrique.**
- Une des solutions envisageables pour donner une valeur au quota carbone européen, est la **mise en place d'une instance supra européenne de régulation de l'offre de quotas** (une sorte de banque européenne du carbone) qui ajusterait l'offre de quotas afin de maintenir un prix soutenu du CO2eq. Une autre option serait **la mise en place d'un mécanisme du type « Market Stability Reserve » (MSR), mais à la différence du MSR prévu pour 2019, celui-ci réagirait non pas en fonction des quantités de quotas en surplus sur le marché, mais en fonction du niveau de prix du carbone sur le marché**. Cette régulation par les prix et non par les quantités serait plus efficace car plus directe. Les ETS mondiaux se construisent en évitant les erreurs de l'EU-ETS (Californie, Québec, Chine…). **L'Europe devrait en retour s'inspirer des ETS mondiaux et trouver une solution politique pour améliorer la réactivité prix du système.**
- L'offre de quotas sur un ETS doit être en adéquation à la fois avec l'objectif de réduction de long terme (-43% d'émissions de GES sur l'EU-ETS en 2030) et avec les coûts marginaux de réduction de GES des technologies disponibles. **Positionner un prix plancher de 30 €/t CO2eq au niveau de l'EU-ETS revient à garantir tout de suite les projets dont le coût de réduction marginal est inférieur à 30 €/tCO2eq et à pénaliser les projets fortement carbonés**. Ce prix du CO2eq sur l'EU-ETS permettrait d'inverser l'avantage compétitif sur le marché européen électrique, entre le charbon et le gaz naturel, puis entre le gaz naturel et le nucléaire et les énergies renouvelables, en pénalisant les émissions des centrales fonctionnant aux

énergies fossiles. Un consensus politique parmi les 28 pays européens dont les ressources énergétiques sont très différentes (le charbon pour la Pologne, le nucléaire pour la France…) devra être trouvé afin d'adopter un prix plancher du carbone.

- Il n'y a pas un seul prix miraculeux mondial ni sectoriel du CO2eq pour inciter les réductions d'émissions carbone. **Le prix du CO2eq sera différent d'un pays, d'une zone à l'autre et d'un secteur économique à l'autre. Le prix du CO2eq à 30 €/t aura probablement un impact significatif sur le marché de l'électricité (permettant une bascule du charbon vers le gaz) alors qu'il aura un impact très faible sur le secteur du transport (quelques centimes seulement d'euros par litre de carburant)**[4].

L'accord de Paris ne débouchera pas à lui seul sur l'objectif de limitation à moins de 2°C des températures d'ici la fin du siècle. Il faudra œuvrer non seulement à la mise en œuvre à court terme des INDCs, mais également mettre en place des politiques publiques et des systèmes de révélation d'un prix du carbone permettant d'inciter les réductions mondiales sur le long terme. Dans ce contexte, l'importance de la R&D dans le domaine de l'énergie, et notamment celui des transports, est primordiale pour enclencher des innovations technologies bas carbone qui soient économiquement soutenables. Enfin sur le long terme, il est indispensable de se doter d'un prix du carbone soutenu afin de pérenniser cette économie bas carbone.

[4] «with a carbon price of €10/tCO2e, the additional carbon price is only of €0.70 for petrol for a full tank (30 liters average). This price is certainly too low to impact consumer behaviors. COPEC Research Program: the COordination of EU Policies on Energy and CO2 with the EU ETS by 2030. Report «EXPLORING THE EU ETS BEYOND 2020», I4CE, Enerdata et IFPen. : http://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2015/11/15-11-30-COPEC-FULL-REPORT.pdf