

CONTRIBUTION DE L'ADEME

A L'EXERCICE 2017-2027 DE FRANCE STRATEGIE SUR L'AMBITION ET LA STRATEGIE CLIMATIQUE

Juillet 2016

La lutte contre le changement climatique à la hauteur des ambitions adoptées dans l'accord de Paris reposera sur une transition énergétique mondiale réussie. A l'échelle française les objectifs de cette transition ont été précisés en 2015 par la loi pour la transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) et il faut dès maintenant identifier les leviers et moyens de sa mise en œuvre.

Parmi les outils de politique publique mobilisables pour réaliser la transition bas carbone figure en premier lieu l'instauration d'une fiscalité carbone. La LTECV définit une trajectoire avec un niveau de 100€/teqCO₂ à atteindre en 2030 par la composante carbone des taxes intérieures de consommation (TIC)¹. Ce niveau peut paraître élevé, soulignons cependant que dans des pays précurseurs comme la Suède, le niveau de taxe carbone est déjà actuellement de l'ordre de 120€/teqCO₂. Par ailleurs, la France faisait partie des pays dont les taxes énergétiques représentaient le plus faible pourcentage du PIB (1,6%) et des recettes fiscales de l'Etat (3,4%) en 2012 (après la Belgique). Selon les estimations de l'ADEME, l'inclusion de la taxe carbone dans les taxes énergétiques permet à la France de rejoindre la moyenne européenne en termes de poids des taxes énergétique dans le PIB (1.8% du PIB).

Par ailleurs, il est nécessaire **que le signal prix carbone s'accroisse dans le temps** pour atteindre les cibles fixées : les simulations les plus récentes de l'ADEME avec le modèle 3ME (conjointement développé avec l'OFCE) montrent qu'il faut - en supposant que la taxe représente un proxy de toutes les mesures pouvant être utilisées pour arriver à cet objectif, sans préjuger des mesures finalement adoptées, qui peuvent comprendre de la réglementation notamment - un niveau de signal prix de 110€ en 2020, 190€ en 2030, 450€ en 2040 et 800€ en 2050 (en euros constants) pour atteindre les cibles des Visions énergétiques 2030-2050 de l'ADEME avec une pénétration des énergies renouvelables électriques de 80%². Or ce scénario constitue une illustration de trajectoire permettant d'atteindre l'objectif de la LTECV de diminution de la consommation d'énergie finale par 2 d'ici 2050 et ainsi le facteur 4. De plus, ces simulations montrent que ces niveaux de taxe carbone conduiraient in fine à une baisse de la facture énergétique des français de plus de la moitié par rapport à son niveau actuel. Le revenu disponible brut des ménages hors facture énergétique et charge de la dette associée aux investissements d'efficacité énergétique serait ainsi supérieur d'environ 3 300€ par habitant et par an par rapport à un scénario tendanciel de production et consommation d'énergie.

Toutefois, faire évoluer des décisions d'achat ou d'investissement ne relève pas que de motivations économique et il existe une **multiplicité de motivations en dehors des motivations économiques qui expliquent et/ou contraignent un choix**. D'autres considérations peuvent entrer en compte et restreindre l'efficacité des incitations économiques, comme, par exemple :

¹ Le niveau de la taxe est de 22€/teqCO₂ en 2016. La mise en œuvre de cette taxe a conduit à une augmentation de 4.1 et 4.8c€ du prix au litre d'essence et de gasoil par rapport à 2013, TVA incluse (la taxe a été progressivement instaurée depuis 2014).

² Pour une description du scénario modélisé, voir : <http://www.ademe.fr/mix-electrique-100-renouvelables-a-2050-evaluation-macro-economique>

- des considérations liées à l'individu (considérations psychologiques et morales, poids des habitudes, des préférences, etc.) qui induisent des effets différents selon les individus³ ;
- des considérations liées au contexte (présence et lisibilité de l'offre, etc.), qui font que, par exemple, la mise en place d'un crédit d'impôt pour accélérer la rénovation énergétique des logements doit se doubler de la mise en place d'un accompagnement permettant de guider les ménages sur les dimensions techniques (choix d'un artisan, choix de technologies...) de leur projet.

L'efficacité des outils ciblant le seul individu dépend également du fait que la demande ne soit pas totalement contrainte, c'est-à-dire que les individus aient effectivement la possibilité de modifier leur comportement en réponse à l'incitation. De fait, par exemple, la capacité de la demande d'énergie à varier en fonction du prix est relativement contrainte, sur le court terme, par le fait que celle-ci est une demande dérivée : les ménages n'utilisent pas l'énergie en elle-même, mais les services que rend cette énergie (se chauffer, se déplacer, etc.). Or, leurs pratiques sont elles-mêmes fortement contraintes par le contexte, notamment matériel, sur le court terme. Ou encore, renchérir fortement le coût de l'usage de l'automobile sans qu'il existe un mode de transport alternatif de qualité ou sans possibilité de mutualisation des coûts par du covoiturage n'aura pour effet que d'amputer fortement le budget des individus concernés, sans conséquence sur leur usage de la voiture. A cet égard il faut être particulièrement vigilant sur la vulnérabilité de certains ménages aux prix de l'énergie : rappelons que l'on compte aujourd'hui 21% de ménages en précarité énergétique dont beaucoup sont déjà contraints dans leurs pratiques de mobilité.

Les dispositifs pour accompagner la mise en œuvre de la transition énergétique doivent donc cibler différents leviers. Par exemple en matière de mobilité :

- Un individu sensibilisé aux enjeux environnementaux peut continuer à prendre son véhicule individuel au quotidien pour ses trajets domicile-travail, plutôt que d'utiliser le vélo, les transports en commun ou le covoiturage avec ses collègues. En effet, les campagnes de sensibilisation sur l'environnement peuvent avoir été efficaces pour lui faire prendre conscience des enjeux, mais elles ne sont pas suffisantes pour modifier ses habitudes.
- Pour modifier son comportement, il faut agir sur plusieurs leviers et à plusieurs échelles :
 - Tout d'abord s'adresser directement à l'individu pour changer son idée des transports en commun, et lui montrer que c'est une option intéressante, en lui permettant par exemple de les tester gratuitement ; ou l'inciter à utiliser un vélo grâce à des indemnités kilométriques
 - Au sein des petits groupes dans lesquels l'individu évolue, ses collègues et ses voisins qui font déjà du covoiturage peuvent lui montrer que c'est possible de se passer de sa voiture pour aller travailler
 - À l'échelle de la société, différentes solutions sont possibles. Par exemple, disposer d'applications pour trouver le moyen de transport le plus adapté, rassurer sur le covoiturage grâce à des systèmes de notation sur la fiabilité des co-voitureurs, ou interdire la circulation routière en centre-ville aux véhicules les plus polluants ou en cas de pics de pollution

³ Les incitations économiques agissent sur les motivations extrinsèques des individus. Or, un comportement peut également être motivé par des raisons intrinsèques. Cela a amené des psychologues et des économistes à formuler l'hypothèse d'un effet d'éviction : lorsqu'un acte est réalisé par un individu en raison d'une motivation intrinsèque (par exemple, pour des raisons morales), l'ajout d'une incitation faisant appel à une motivation extrinsèque (par exemple, une incitation économique) peut venir réduire les motivations intrinsèques à agir (Deci, 1971; Frey, 1992). La validation empirique de cette hypothèse fait cependant encore débat.

- Les habitudes peuvent aussi évoluer avec les infrastructures qui sont mises à sa disposition, par exemple si son employeur aménage un local à vélo, si les pouvoirs publics développent des pistes cyclables, des transports en commun, ou encore, réservent certaines voies de circulation aux covoitureurs.

Une augmentation du prix du carbone est donc indispensable mais non suffisante pour engager la société française dans une transition énergétique ambitieuse. Une réflexion profonde sur les modes de production et les modes de vie doit être engagée dans cette perspective.