

# Le climat est une question de sous

Par **Pauline Guéna**

---

**À combien doit-on estimer le prix d'une vie pour interdire les chaudières au fioul ? Pourquoi la tarification du carbone reste-t-elle compliquée ? Le changement climatique va coûter cher, Fanny Henriet revient sur les propositions des économistes pour l'atténuer.**

---

À propos de : Fanny Henriet, *L'économie peut-elle sauver le climat ?*, Paris, Puf, 2025, 200 p., 13 €, ISBN 9782130849810

En 2021, dans un livre co-écrit avec Katheline Schubert, *La Transition énergétique : objectif ZEN* (comprendre « Zéro Émissions Carbone ») et accessible en ligne, Fanny Henriet écrivait :

« Quels que soient les instruments utilisés, la transition énergétique nécessite un changement radical de fonctionnement de l'économie<sup>1</sup> ».

*L'économie peut-elle sauver le climat ?* reprend une partie de ces données dans une lecture brève et accessible qui affirme l'efficacité de la taxe carbone, tout en montrant que les mesures politiques et économiques doivent se combiner, en fonction des calculs d'efficacité qui commencent à être disponibles.

Ainsi, F. Henriet cite une étude de 2024 évaluant 1500 mesures climatiques dans 41 pays sur les 20 dernières années, qui concluait que seules 63 de ces mesures avaient

---

<sup>1</sup> Fanny Henriet, Katheline Schubert, *La Transition énergétique : objectif ZEN*, Paris, Rue d'Ulm, 2021, citation p. 81.

été réellement efficaces<sup>2</sup>. Or ces mesures identifiées comme efficaces avaient en commun d'être prises au sein de séries de lois (*policy mix*) intégrant notamment l'incitation par les prix (taxes et subventions, y compris l'arrêt des subventions aux énergies fossiles).

La taxe carbone est alors l'exception, puisqu'il s'agit de la seule mesure susceptible de faire baisser les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sans être accompagnée de mesures associées, et ce dans tous les secteurs de l'économie.

Qu'il s'agisse de financer la transition énergétique, de rendre politiquement acceptable l'indispensable virage vers la sobriété, ou encore de montrer chiffres à l'appui que la préservation du climat est un investissement gagnant pour tous sur le très long terme, la prise en compte de l'économie est donc essentielle pour limiter le changement climatique.

## **Les petits pas ne suffisent pas (mais il faut les faire quand même...)**

Le livre évacue rapidement le mythe des petits pas. « L'accent mis sur l'empreinte carbone tend à orienter le débat vers les choix individuels tout en occultant les responsabilités plus vastes » (p. 63). On sait par ailleurs que la notion même d'empreinte carbone, tout en ayant son utilité, a été diffusée auprès du grand public par des intérêts pétroliers dans le but de cantonner la question des émissions de GES à l'échelle individuelle.

F. Henriet reprend ici une étude bien médiatisée du groupe Carbone 4, appelée non sans ironie « Faire sa part », qui rappelait que même le consommateur français « héroïque » (végétarien – ce qui constitue le plus gros levier de baisse –, cycliste et anti-avion) ne pourrait réduire que de 25% ses propres GES par rapport à la consommation moyenne des Français<sup>3</sup>... À cette diminution s'ajoute une baisse de 20% avec les transformations d'équipement (rénovation thermique...)

---

<sup>2</sup> Annika Stechmesser et alii, « Climate policies that achieved major emission reductions: Global evidence from two decades », *Science*, vol. 385/6711, 2024.

<sup>3</sup> L'idée même de consommation moyenne des Français étant très abstraite, puisque les consommations dépendent fortement de plusieurs facteurs tels que la CSP ou le type de résidence. Par

On voit donc qu'il reste utile de « faire sa part », mais irréaliste (ou malhonnête...) de vouloir en faire la ligne centrale de la baisse des émissions de GES, puisque la France doit viser dans son ensemble au moins 75% de réduction de ses émissions !

F. Henriet rappelle en quelques chiffres l'ampleur de la transition à effectuer. Dans le monde, en moyenne, chaque habitant émet l'équivalent de 6,8 tonnes de GES/an. Ce chiffre s'étale des gros pollueurs (18 tonnes/hab/an aux États-Unis) aux petits émetteurs (1 à 2 tonnes/hab/an au Sénégal ou au Burkina Faso). L'Europe se situe à un niveau intermédiaire, avec en moyenne 9 tonnes/hab/an, tout comme en Chine.

Or pour rester sous le réchauffement de 2° maximum en 2100, tel que l'envisageait la COP de Paris en 2015, il faudrait réduire cette empreinte à 2 tonnes/hab/an partout. Même les plus « héroïques » ne le feront donc pas seuls.

À simple titre de comparaison, elle rappelle que même pendant la crise du COVID en 2020, les émissions globales ont baissé de... 5,8% seulement. Et contrairement à ce que prédisaient les auteurs de *Limit to Growth* en 1972, on ne cesse de trouver des ressources pétrolières, si bien qu'on se dirige vers des scénarios du pire à +7° en moyenne (ce qui signifie +17° en Arctique) si on brûle tout.

La sobriété est donc une partie essentielle du puzzle, mais ne peut s'envisager comme une simple responsabilité individuelle.

## Le techno-optimisme n'a aucun fondement (mais il faut investir dans l'innovation)

L'autre extrême des solutions souvent proposées repose sur le « techno-optimisme » : l'espoir que des technologies à venir viendront remplacer les énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz).

F. Henriet reprend en quelques mots ce que plusieurs scientifiques, dont les historiens de l'environnement, ont bien mis en valeur : les sources d'énergie nouvellement découvertes ne se sont jamais substituées les unes aux autres, elles se

---

exemple la suppression de l'avion est un levier qui a beaucoup plus de poids pour un ménage aisé, plus consommateur de voyages.

sont toujours ajoutées les unes aux autres<sup>4</sup>. Ainsi la croissance du solaire et de l'éolien, très forte aujourd'hui, n'empêche pas que les énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz) continuent de croître aussi.

Elle y ajoute le problème économique de « l'effet rebond » : lorsqu'une technologie permet une meilleure efficacité énergétique, elle permet aussi une baisse des prix, et ouvre donc la porte à une augmentation de la consommation. Elle en prend un exemple familier en rappelant que les DPE (Diagnostic de performance énergétique) reposaient sur l'anticipation d'une forte réduction de la consommation énergétique entre un logement de classe A, et une passoire thermique de classe G. Or on observe aujourd'hui que cet écart est en réalité plus modeste, notamment en raison d'ajustements du comportement (p. 88).

Enfin, l'autrice passe en revue certains des espoirs du techno-optimisme en matière de capture de carbone, pour rappeler qu'aucune des méthodes envisagées n'est suffisante à ce jour.

Pourtant, il ne s'agit pas de balayer l'innovation. Elle rappelle l'amélioration qu'ont connue solaire et éolien ces deux dernières décennies, tout en montrant que ces innovations ne se font pas sans investissement – elles ont par exemple bénéficié de montées du prix des énergies fossiles. Au contraire, lors du boom du gaz de schiste aux États-Unis, « les données montrent un effondrement de la recherche en technologie de production d'électricité propres » (p. 121). Il s'agit donc d'espérer, mais aussi de diriger les financements.

## Espérer, financer... et taxer le carbone

Quelles mesures sont alors efficaces ? Le livre insiste sur l'idée qu'il n'existe pas de formule magique, mais qu'il faut passer par des combinaisons de mesures, adaptées aux économies concernées. Au sein de ces combinaisons, la taxe carbone présente de multiples avantages.

La taxe carbone est plébiscitée par les économistes car elle taxe directement les émissions de GES, tout en dégageant des revenus fiscaux à réinvestir ensuite. En 2022, l'économiste Christian Gollier avait rappelé ses mérites comparés dans le livre *Le*

---

<sup>4</sup> Jean-Baptiste Fressoz, *Sans transition. Une nouvelle histoire de l'énergie*, Paris, Seuil, 2024.

Climat après la fin du mois<sup>5</sup>, dans un contexte de forte impopularité de ce type de mesures, démontrée par le mouvement des Gilets Jaunes. À l'échelle de l'Union Européenne, le principe d'une éco-taxe avait été voté en 1991, mais abandonné sous la pression de lobbies, notamment Elf Aquitaine<sup>6</sup>.

Au contraire, F. Henriet rappelle qu'au sein de l'Union Européenne s'est imposé le système du marché des permis d'émission, depuis 2005. Avec un certain succès, puisque les dépôts de brevet dans les technologies à faible émission carbone ont augmenté pour les entreprises concernées. Sans partager tous les mérites de la taxe carbone, elle montre que :

« Concrètement la tarification du carbone, que ce soit par des taxes ou des systèmes de quota d'émission, a montré son efficacité, notamment dans les économies développées. Les subventions et incitations financières, lorsqu'elles sont couplées à d'autres mesures comme la tarification du carbone, fonctionnent également. » (p. 147)

En reprenant la macro-étude de 2024 citée en introduction, qui dégageait 63 mesures efficaces, F. Henriet rappelle que le cocktail de mesures utilisé doit être adapté au secteur visé. Ainsi, la tarification fonctionne dans les secteurs dominés par certaines entreprises, par exemple dans l'industrie. Mais dès que le nombre d'acteurs augmente (dans le bâtiment ou les transports), un mix recourant aussi à d'autres mesures, notamment des subventions, sera plus efficace.

De même, le type d'économie concerné peut changer la donne. Elle relève ainsi que la tarification fonctionne dans l'ensemble moins bien pour les pays en développement, peut-être parce que le marché n'y est pas encore assez concurrentiel. Ce sont alors les régulations qui s'avèrent plus efficaces, associées secondairement à d'autres types de mesures.

Enfin, parmi les mesures efficaces proposées, elle s'arrête sur la piste des banques centrales. Actuellement les engagements des banques et des alliances bancaires sur la base du volontariat ne donnent aucun résultat (les « estimations excluent même l'existence d'effets modérés », p. 161). Les banques centrales pourraient donc pousser les banques à se désengager des projets consacrés aux

---

<sup>5</sup> Christian Gollier, *Le climat après la fin du mois. Le coût de la transition écologique*, Paris, Alpha, 2022.

<sup>6</sup> Voir par exemple le podcast auquel renvoie Fanny Henriet : Franceinfo, Les ratés du climat : « La longue errance de la taxe carbone ».

énergies fossiles à travers des mécanismes d'incitation, tels que des emprunts à taux préférentiels, ou des règlementations moins strictes sur l'emprunt de liquidités.

Il s'agit donc à la fois de taxer, inciter et planifier, pour financer des investissements qui impliquent des dépenses publiques, puisqu'ils seront rentables uniquement sur le long terme.

## Faire accepter la taxe carbone : au-delà de l'économie

D'où une question majeure : comment susciter l'adhésion ? Dans *Objectif ZEN*, les autrices revenaient sur la Convention citoyenne sur le climat, réunie en 2019. Elles montraient que les mesures proposées (transformer la TVA pour avantager le train et développer les circuits courts, taxer l'avion, taxer les entreprises aux plus gros dividendes...) marquaient une :

« préférence des citoyens pour les normes, réglementations, interdictions et investissements publics. À cet égard la Convention reflète assez bien les préférences des Français, révélées par différents sondages<sup>7</sup> »

Donc la Convention ne concentrat pas l'effort sur les taxes, qui tout en pesant sur la société dans son ensemble, ont un impact proportionnellement plus fort sur les foyers plus modestes – alors même que les plus riches émettent plus.

En particulier, la littérature suggère que la tarification du carbone fait l'objet d'un rejet fort (p. 137-142). Et ce notamment parce qu'elle reste injuste, tant que les plus riches peuvent se permettre de la payer sans transformer leur mode de vie. Ici, la tarification ne suffit donc pas, et la réglementation a un rôle à jouer. Ainsi, l'opposition à la taxe carbone vient aussi du spectacle des plus riches et de leurs consommations extravagantes. Si interdire les jets et les yachts ne suffit pas quantitativement à réduire les émissions de GES, cela reste utile au-delà du calcul économique, puisqu'il s'agit aussi d'impulser une meilleure acceptation sociale par une évolution des normes. Comme l'écrit F. Henriet : « pour inciter à contribuer au bien public, il faut que l'effort soit perçu comme partagé » (p. 106).

Enfin, le Conseil d'Analyse Économique a montré que le soutien à la tarification du carbone augmentait lorsque des alternatives étaient mises en place, telles que les

---

<sup>7</sup> *Objectif ZEN*, ouvrage cité, p. 72.

transports en commun. Là aussi, il s'agit d'aller au-delà d'un calcul de rentabilité pour ces équipements. Leurs bénéfices ne se comptent pas qu'en termes de tickets payés par les usagers, mais aussi en termes d'adhésion des sociétés à des normes écologiques, auxquelles l'adhésion ne cesse de se renforcer.

## Conclusion

Si la préservation du climat est une affaire de sous, ce n'est donc pas pour évacuer ce qui est inestimable, mais au contraire pour le faire rentrer dans la balance et montrer que la lutte contre les GES est nécessaire même du point de vue économique.

Ainsi, certains coûts ne se chiffrent que de manière très abstraite. La « valeur statistique de vie », par exemple, qui est le prix qu'une société accepte d'engager pour limiter les risques de mortalité de ses membres – et dont le prix augmente progressivement depuis des décennies. Mais aussi le « coût social du carbone », que les administrations étatsunienques successives ont fait varier, mais que les économistes situent souvent autour de 200 dollars par tonne de CO2 émise. (Une estimation qui signifie qu'un vol Paris-New York individuel coûte 380 euros à la société).

Or ce « coût social du carbone » est appelé à augmenter à mesure que le changement climatique empire. Il s'agit alors pour l'économiste de démontrer que même les mesures qui n'étaient pas rentables hier sont en train de devenir, et que financer l'atténuation du changement climatique est un calcul rentable.

Publié dans [laviedesidees.fr](http://laviedesidees.fr), le 26 janvier 2026.