

# Climat, une tonne de CO<sub>2</sub> évitée rapporte 256 € à la société

— Dans un rapport publié le 20 mars, l'organisme public France Stratégie a réévalué «la valeur de l'action climat», c'est-à-dire le gain socio-économique attendu pour chaque tonne de carbone évitée.

— Un indicateur technique mais très utile pour guider l'action publique.

Il fait partie de ces indicateurs que les hauts fonctionnaires français chérissent, aussi techniques et abscons qu'utiles et éclairants pour guider l'action publique. En l'occurrence réussir la transition écologique. Dans un rapport publié le 20 mars dernier, l'organisme d'études France Stratégie, rattaché à Matignon, a réévalué «la valeur de l'action pour le climat», cet indicateur permettant d'apprécier l'efficacité de chaque euro investi en faveur du climat. En six ans, la tonne de CO<sub>2</sub> évitée est ainsi passée de 197 € à 256 € en 2025, ce qui signifie que toute action qui nécessite d'investir moins de 256 € pour éviter l'émission d'une tonne de carbone est rentable pour la société. Et qu'à l'inverse, chaque projet qui génère une tonne de CO<sub>2</sub> coûte 256 € à la société...

**Les actions les plus rentables restent celles qui ne coûtent aucun investissement de départ.**

Pour comprendre comment les économistes arrivent à de telles estimations, il faut revenir à la genèse de cet indicateur. Créée au début des années 2000 par l'économiste et ancien patron d'EDF Marcel Boiteux, la «valeur tutélaire du carbone» (ancien nom donné à l'indicateur) vise à donner une valeur (et non juste un prix) à l'effet de serre dans l'estimation de la rentabilité des projets. «L'objectif est de mettre en face d'un investissement public ses coûts socio-économiques, ou ses gains, en prenant en compte l'impact qu'il a sur les émissions de gaz à effet de serre», explique l'économiste Alain Quinet, à la tête de la commission chargée par le gou-



vernement de faire évoluer cet indicateur.

À l'époque, la valeur tutélaire du carbone n'est que de quelques dizaines d'euros, rendant très peu intéressants les investissements (coûteux) en faveur de la transition. Ce n'est qu'en 2008, après le Grenelle de l'environnement, que la valeur va augmenter de manière significative. «Cela coïncide avec le moment où la France a commencé à se doter de vrais objectifs climatiques», précise Alain Quinet.

Sans entrer dans la complexité des calculs, deux grands paramètres peuvent en effet faire évoluer l'indicateur. Un, les objectifs que se fixe le pays en ma-

tière d'émissions de gaz à effet de serre : plus ils sont élevés et plus la valeur de l'action pour le climat le sera aussi. Et deux, les progrès techniques, qui agissent à l'inverse : plus les technologies vertes sont efficaces et économiques, plus elle va diminuer.

Si la valeur a autant progressé entre 2019 et 2025, c'est parce que la France a accru ses ambitions climatiques : dans sa dernière feuille de route climatique (la stratégie nationale bas carbone 3), le pays s'est engagé à réduire de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à 1990, contre 50 % auparavant. Désormais, la valeur de l'action climat est donc fixée à

256 € la tonne abattue, qui, selon la commission Quinet, pourrait atteindre 300 € en 2030 et 563 € d'ici à 2050. En comparant ce chiffre au coût d'abattement d'une technologie – un autre indicateur permettant de mesurer combien il faut investir dans telle ou telle technologie pour réduire d'une tonne les émissions de gaz à effet de serre –, on peut en apprécier l'opportunité socio-économique. «Prenons l'exemple de la pompe à chaleur par rapport à la chaudière à gaz : en considérant le coût d'investissement dans cette nouvelle technologie, mais aussi les économies d'énergies réalisées, on arrive à la conclusion que remplacer une vieille chau-

dière par une pompe à chaleur dans une maison de 150 mètres carrés coûte 125 € la tonne de CO<sub>2</sub> abattue, illustre Alain Quinet. En comparaison des 256 €, il s'agit d'un investissement très rentable.» Il est donc intéressant pour la collectivité de subventionner ce geste...

À l'inverse, investir dans des véhicules à hydrogène coûte près de 500 € la tonne de CO<sub>2</sub> abattue, et semble donc moins opportun à subventionner. Du moins tant que la technologie n'a pas évolué... In fine les actions les plus rentables restent celles qui ne coûtent aucun investissement de départ, comme baisser la température de son logement ou limiter l'usage de son véhicule.

Bien sûr, il faut rester vigilant avec ce type de calculs théoriques, entourés de nombreuses incertitudes. «Encore une fois, l'idée est de se donner des outils de pilotage de l'action publique, en cherchant à comparer différentes solutions techniques ou différents projets d'infrastructures entre eux», explique Clément Beaune, à la tête du haut-commissariat au plan, selon qui la démarche s'inscrit dans la

## repères

**En France, la baisse des émissions ralentit**

Les émissions de gaz à effet de serre n'ont diminué que de 1,8 % en 2024, selon des chiffres publiés par le Citepa, vendredi 28 mars. C'est bien moins que les 5,8 % de l'année précédente, déjà en deçà des objectifs.

**Avec 33 % des émissions de gaz à effet de serre, les transports restent le premier secteur émetteur. Les chiffres sont stables, avec une légère baisse dans le transport routier (-0,8 %).**

**Autre motif d'inquiétude, le ralentissement de la baisse des émissions du secteur du bâtiment (-1,1 %). Celle-ci reflète le recul des rénovations en 2024, ainsi que la diminu-**

**tion du nombre d'installations de pompes à chaleur et de chaudières biomasse.**

**La production d'énergie (un peu moins de 10 % des émissions) est le seul secteur réellement à la baisse. La forte production hydraulique et le redressement de la production nucléaire ont permis une réduction de 1 % des émissions du secteur.**

●●● Suite de la page 13.

lignée des nombreux rapports de France Stratégie sur le climat (dont le rapport Criqui de 2023 sur le coût d'abattement des technologies de décarbonation). « Il est d'ailleurs intéressant de souligner que cette approche par la valorisation globale de l'action plutôt que par son coût strictement financier est très française », précise l'ancien ministre des transports, qui espère bien exporter la méthodologie tricolore au niveau européen.

**La loi oblige tout projet d'investissement public supérieur à 20 millions d'euros à faire l'objet d'une évaluation par la valeur climat.**

Alors que les économistes français cherchent à donner une valeur à tout (la lutte contre pollution, la protection de la vie humaine et même la réduction du bruit), les Américains par exemple calculent ce qu'on appelle le « coût social du carbone », c'est-à-dire le coût des dommages environnementaux induits par tel ou tel investissement. Un indicateur censé lui aussi éclairer les politiques publiques, et qui vient d'ailleurs d'être supprimé par l'administration Trump. En France, la loi oblige depuis 2012 tout projet d'investissement public supérieur à 20 millions d'euros à faire l'objet d'une évaluation par la valeur climat. Une évaluation dont les résultats n'ont toutefois aucun caractère contraignant. « Globalement, on valorise beaucoup mieux les enjeux environnementaux dans les évaluations de politiques publiques, mais il faudrait que cela guide réellement les décisions d'investissements », estime Alain Quinet.

Un des autres enjeux est la question des délais qui s'écourent entre le moment où l'on fait ces évaluations et la phase de mise en chantier de grands projets. Prenons l'exemple de la très controversée autoroute A69, entre Castres et Toulouse, dont la construction a été stoppée par la justice fin février 2025 : lorsque les études d'impact ont été réalisées, la valeur de l'action climat était beaucoup plus faible qu'aujourd'hui. Si on multipliait par 25€ le nombre de tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires émises par le projet, cela aurait peut-être réduit drastiquement l'intérêt socio-économique à agir...

Julie de la Brosse

# Océans, les priorités d'Emmanuel Macron



Au large de Dunkerque (Nord), un chalutier est surpris en décembre 2024 par l'ONG Greenpeace en train de pêcher dans les Bancs des Flandres, un site protégé. Pierre Larrieu/Hans Lucas/AFP

À deux mois du lancement de la troisième conférence des Nations unies sur l'océan de Nice, le président de la République Emmanuel Macron a annoncé lundi 31 mars les grandes ambitions de la France en matière de protection des océans.

Dix ans après l'Accord de Paris pour le climat, le troisième sommet des Nations unies sur les océans qui se tiendra début juin à Nice parviendra-t-il lui aussi à entrer dans les annales de la diplomatie environnementale internationale ? C'est en tout cas l'ambition du président de la République, Emmanuel Macron, qui a révélé ce lundi 31 mars ses ambitions pour ce grand sommet (Unoc3), le troisième du genre depuis 2017, et le premier grand événement de l'ONU en France depuis 2015.

« La mer est en ébullition. Elle est affectée par de nombreux effets du réchauffement climatique et par la pollution. Ilya urgence à la protéger », a martelé le président français, en clôture de SOS Océan, un événement qui s'est tenu les 30 et 31 mars à Paris, au cours duquel de nombreuses personnalités de la société civile ont

interpellé et incité la communauté internationale à s'engager sur ce sujet central.

Représentant 71% de la surface terrestre, produisant la moitié de l'oxygène que nous respirons, et assurant l'alimentation de trois milliards d'humains, les océans constituent également le plus grand puits de carbone de la planète, et son plus grand réservoir de biodiversité. Autant de rôles mis à mal par la surpêche, les pollutions et le réchauffement climatique...

En réponse à ces innombrables défis, la France a fixé huit grandes priorités pour l'Unoc3 : la gouvernance de la haute mer, la pêche durable, la protection de 30% des surfaces maritimes, la lutte contre la pollution plastique, la décarbonation des transports maritimes, les financements, la lutte contre le réchauffement climatique au niveau local (pour les endroits menacés de la montée des eaux) et la défense de la recherche scientifique.

La ratification du traité sur la haute mer fera partie des événements les plus attendus du sommet. Adopté en mars 2023, après vingt ans de pourparlers, ce traité juridiquement contraignant vise à une gestion durable et équitable des eaux internationales. Il doit avoir été ratifié par 60 pays pour entrer en vigueur. « À ce jour, 110 pays l'ont signé, mais seuls 21 l'ont ratifié », a précisé le président. Nous allons donc devoir redoubler d'efforts. »

Objet de nombreuses convoitises, l'exploitation minière sous-marine sera l'un des autres enjeux du sommet. En 2022, Emmanuel Macron avait été le premier chef d'État (et toujours le seul), à adopter une position très ferme sur le sujet. Il espère aujourd'hui créer une coalition d'États pour obtenir un moratoire. Un rapport scientifique a d'ailleurs été rendu public, qui vient appuyer cette position.

La science au cœur de tout... voici le dernier message qu'a fait passer Emmanuel Macron, sous une salve d'applaudissements. « Comment espérer mieux connaître et donc mieux protéger l'océan si le mot biodiversité disparaît du champ de la recherche comme c'est en train de se passer aux États-Unis ? », s'est-il ému. Selon plusieurs informations concordantes, le sommet de Nice pourrait d'ailleurs être l'occasion de lancer la création d'une sorte de Giec (groupement d'experts) de l'océan.

Pas sûr toutefois que ces annonces suffiront à rassurer les ONG. Ce week-end, elles ont été nombreuses à dénoncer l'hypocrisie de la France, qui s'érige en championne des océans et refuse d'interdire la pêche au chalut dans les aires marines protégées. Selon une étude publiée dans la revue *Marine Policy* en 2021, seulement 1,6% des eaux françaises bénéficient d'une protection haute ou intégrale, bien loin de l'objectif de 30% fixé dans les traités internationaux.

Julie de la Brosse

## essentiel

### Ferroviaire — Porte ouverte à plus de concurrence à l'Eurostar

Le dépôt de l'Eurostar à Londres est en capacité d'accueillir des trains supplémentaires, ce qui ouvre la voie à des compagnies concurrentes sur la ligne, a annoncé lundi 31 mars le régulateur britannique du rail. Le britannique Virgin, intéressé par l'exploitation de la ligne, s'en est réjoui. Un nombre record de 19,5 millions de clients ont voyagé avec Eurostar en 2024, 850 000 de plus qu'en 2023. Mais il est courant que l'aller-retour Londres-Paris dépasse 350 €, surtout aux heures de pointe ou les jours de grands départs.

### Immobilier — Le prêt à taux zéro pourra couvrir jusqu'à 30% de l'achat d'une maison

Les ménages achetant un logement pour la première fois pourront bénéficier d'un prêt à taux zéro (PTZ) qui couvrira jusqu'à 30% du montant d'une maison et 50% d'un appartement, a entériné dimanche 30 mars le décret d'élargissement du PTZ à tout le territoire. Rendre accessible le PTZ partout en France et l'étendre aux maisons individuelles était une mesure annoncée par le gouvernement et incluse dans la loi de finances pour 2025.

### 10% de participations croisées entre Renault et Nissan.

C'est l'accord qu'ont trouvé les deux groupes automobiles pour remanier leur alliance, qui prévoyait jusqu'à présent une participation croisée de 15%. Nissan va par ailleurs céder sa participation de 51% dans l'usine de Chennai au profit du français, et ce dernier va produire sur le continent européen un véhicule dérivé de Twingo pour le compte du japonais. Nissan est également « libéré de son engagement à investir dans Ampere », la filiale thermique de Renault.

sur-la-croix.com

Interdiction de location : assouplissement en vue pour les passoires thermiques