

Bonjour,

Nous revenons sur les **études économiques** présentées la semaine dernière par une centaine d'experts coordonnés par **Jean Pisani-Ferry**. Le travail avait été réparti entre une douzaine d'équipes visant à répondre à des thématiques qui relient l'économie à beaucoup de disciplines : droit, sociologie, modélisation, financement, fiscalité, relations internationales. La thèse d'ensemble est que la transformation nécessite de « substituer du capital aux énergies fossiles » c'est à dire d'investir maintenant pour ne plus avoir à payer des énergies fossiles demain. Cette formule semble généraliser l'isolation des bâtiments, en supposant que l'on recherche la même température, mais ce n'est évidemment qu'un **moyen** de réduire les consommations, comme la baisse de la température de consigne et plus généralement la **sobriété**.

Compte tenu de l'ampleur des réductions nécessaires, il paraît évident qu'il va falloir combiner plusieurs moyens : accepter des changements dans les usages, réorienter les investissements pour économiser l'énergie, inventer de mutualiser des services ou des biens pour en réduire le coût ou l'empreinte carbone.

Le rapport sur la **compétitivité** montre que le rapport entre les efforts faits par les entreprises pour protéger l'environnement et leur productivité sont assez faibles et pas toujours dans le sens qui serait souhaité. Ce sont souvent les contraintes réglementaires qui stimulent l'innovation dans la mise au point des indicateurs qui permettent d'évaluer la conformité des produits et des services aux normes sociales, avec éviction des entreprises qui ne se transforment pas ou pas assez vite pour s'adapter aux évolutions de la demande.

Le rapport sur la **modélisation** rend compte des premiers résultats de deux outils (**ThreeME** et **ImaClim-R**) qui pourront être utilisés pour suivre dans le temps les équilibres entre l'offre et la demande d'énergie et de produits industriels intermédiaires que les entreprises des différents secteurs (automobile, bâtiment, agroalimentaire...) achètent et vendent ainsi que les flux entre les ménages, les administrations publiques, les secteurs électrique, résidentiel, transport et productif. Les ménages sont contraints pour certaines dépenses compte tenu de leur situation (revenu, localisation, activités et modes de vie) mais peuvent aussi épargner ou puiser dans leur épargne passée ou anticiper sur leur épargne future. Les auteurs ont listé les nombreuses possibilités d'influencer ces flux et identifiés les travaux qui avaient été faits sur la vitesse avec laquelle ils évoluent lorsque ces processus (par exemple des taxes, des interdictions, des subventions) sont appliqués. Ceci permet de calculer des ordres de grandeur des effets de politiques publiques nationales (ou européennes)

Pour le secteur du **bâtiment**, 4 modes de chauffage sont modélisés (électrique, gaz, fioul, bois) ainsi que les classes de logement selon leur étiquette DPE et la manière dont les ménages réagissent en investissant dans la rénovation thermique face au déclassement de leurs biens.

L'**agriculture**, les **forêts** et l'**utilisation des terres** sont modélisées à l'heure actuelle pour faire apparaître les possibles « **chocs calibrés d'investissement** » qui pourraient résulter de décisions publiques, par exemple une reconstitution de puits de carbone par un développement de la sylviculture. Mais il n'y a pas de distinction entre les différents types d'agriculture (par exemple biologique ou non) ni sur les émissions de ce secteur autres que le CO₂, ce qui limite la possibilité

de calculer de façon cohérente avec les autres secteurs. Par exemple la modification de la **composition de l'assiette des Français** pourrait entraîner un ralentissement de l'**élevage** au profit du **maraîchage** et limiter en conséquence les émissions de **méthane**. Elle peut être calculée en dehors du modèle mais sans cohérence avec la modélisation de la chaîne de production, transport et distribution du **gaz**.

Pour le **transport**, la modélisation inclut le **nombre** et les **émissions** des **types de véhicules en circulation**. Les **ménages** et les **transporteurs** choisissent les véhicules qu'ils achètent en fonction du **coût d'usage** des alternatives auxquelles ils ont accès. Les **parts de marché** des divers modes de transport dépendent également d'**arbitrages** en fonction des **coûts**. Les **chocs** exogènes peuvent venir par exemple d'une piétonisation de la voirie ou de la réduction des trajets domicile-travail liée au développement du télétravail. Les mesures qui peuvent affecter les émissions incluent les **investissements publics** dans les **infrastructures** dont la ventilation permet de contrôler le **choix modal**.

En **commentaire** de ces travaux, nous pouvons noter un **effort majeur** et d'une certaine manière **historique** pour aligner les travaux de recherche sur l'économie des transitions vers un objectif commun de calcul d'**indicateurs d'effets** des activités et des actions des acteurs publics et privés sur le **climat**. Au delà du rapport lui-même il y a des **outils** de modélisation mathématique que les organismes de recherche et les agences publiques ont testé dans les derniers mois pour donner une image aussi complète que possible de ce qu'ils connaissent aux responsables politiques qui vont avoir à prendre position sur les objectifs et les mesures d'application des nouvelles lois sur la Stratégie Nationale Bas Carbone et sur l'Adaptation au Réchauffement annoncé. Ces outils devraient logiquement être pérennisés et enrichis pour permettre une compréhension partagée des effets des lois.

La notion de « **choc calibré d'investissement** » qui est introduite à cette occasion peut résulter soit d'une volonté publique se traduisant par des **interdictions** (ne plus commercialiser un produit qui émet trop de CO2 à partir d'une certaine date) ou d'une **prise de conscience** de certains acteurs de l'opportunité de lancer un produit ou un service nouveau (ou de faire campagne pour un changement de comportement). On voit bien qu'il y a une grande marge de manœuvre dans ces actions et que la **transformation** des territoires peut en être à la fois la conséquence et le moyen : les séries de chiffres utilisés par la modélisation nationale ne pourront pas mesurer l'effet des « chocs » s'ils ne sont pas identifiés. Pendant plusieurs années, certaines évolutions seront qualifiées de « niches » technologiques ou territoriales sans qu'on puisse savoir à quel moment elles pourront déboucher sur de véritables transformations d'attitudes, de marchés ou de territoires.

Les conditions locales dans lesquelles ces transformations apparaissent, notamment la place de la sobriété, de l'inclusivité et du partage d'une culture commune seront certainement des facteurs de succès de ces processus, qui sont traités dans d'autres rapports qui utilisent d'autres méthodologies.

Nous pourrions vous en parler dans d'autres lettres, ainsi que de vos réactions à la lecture des documents accessibles à partir du lien : [Les incidences économiques de l'action pour le climat | France Stratégie \(strategie.gouv.fr\)](https://www.strategie.gouv.fr/fr/les-incidences-economiques-de-laction-pour-le-climat)

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT

[Commenter cette lettre ou une lettre précédente](#)



[Commenter une information d'un bulletin d'URBA 2000 ou rechercher un article de la veille](#)

[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)

[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)