Les Français et le climat

Antoine Dechezleprêtre[[1]](#footnote-1), Adrien Fabre[[2]](#footnote-2), Bluebery Planterose[[3]](#footnote-3) et Stefanie Stantcheva[[4]](#footnote-4)

Pour mettre fin au réchauffement climatique, la décarbonation impose de restreindre de plus en plus l’usage des énergies fossiles. Or, les hausses de prix des carburants entraînent régulièrement des mouvements de protestation, comme en témoignent les Gilets jaunes. Le principal obstacle à la décarbonation n’est ainsi pas de nature technique, mais politique. Pour réussir la transition écologique, il est donc essentiel de comprendre les conditions d’acceptation des mesures climatiques.

Cette note présente les résultats pour la France d’une enquête internationale menée dans 20 pays sur les attitudes en matière de changement climatique et de politiques climatiques. Tandis que de nombreuses études se focalisent sur la taxe carbone, cette enquête permet de dresser un panorama complet des perceptions et du soutien aux différentes mesures climatiques envisagées. L’enquête a été administrée en ligne en juin 2021 sur un échantillon représentatif de deux mille Français. En documentant leurs préoccupations et leurs attentes, elle permet d’aiguiller les choix politiques.

Le premier constat est que les Français sont préoccupés par le changement climatique et souhaitent des mesures pour y mettre fin, aussi bien au niveau national qu’international. Malgré ce soutien général à la lutte contre le changement climatique, le soutien diffère entre les mesures envisagées. Certaines mesures climatiques sont très populaires : des investissements publics dans des infrastructures décarbonées, l’obligation de rénovation thermique assortie de subventions, l’interdiction des véhicules polluants des centres-villes. D’autres le sont moins : la taxe carbone, l’interdiction des voitures thermiques, ou une taxe sur le bœuf. Le soutien à une mesure s’explique par ses effets perçus, qui dépendent eux-mêmes des modalités de la mesure. Ainsi, la tarification carbone est-elle majoritairement acceptée lorsqu’elle s’accompagne d’investissements verts et de compensations pour les ménages vulnérables. Deux propriétés sont cruciales pour le soutien : l’effectivité des réductions d’émissions, et la progressivité des effets distributifs. Informer sur ces propriétés peut ainsi augmenter le soutien aux politiques climatiques, car les perceptions à leur égard sont souvent pessimistes, notamment concernant la progressivité.

Pour que la tarification carbone soit progressive, donc équitable et plus acceptée, nous proposons d’en redistribuer l’intégralité des recettes pour compenser les ménages et micro-entreprises vulnérables et les aider à acheter des équipements à faibles émissions. En complément, il convient de renforcer les financements publics dans les infrastructures bas carbone (rénovation des bâtiments, transports en commun, réseau ferroviaire...), pour offrir à chacun des alternatives aux énergies fossiles. Enfin, il faut veiller à ce que les mesures climatiques forment un plan cohérent qui apparaisse clairement comme équitable. Pour ce faire, le plan peut inclure une communication sur sa progressivité, une mise à contribution des plus aisés, ou encore une coordination internationale.

Cette note présente les résultats d’une enquête internationale sur les attitudes concernant le changement climatique et les politiques climatiques (cf. encadré ci-contre). Les résultats mondiaux sont présentés en détail dans un document de travail de l’OCDE[[5]](#footnote-5), tandis que cette note résume les principaux enseignements pour la France tirés de ce document.

**L’enquête**

Cette note présente les résultats pour la France d’une enquête internationale menée dans 20 pays. Ces pays comprennent 18 des 21 plus importants émetteurs de gaz à effet de serre, représentent les trois quarts des émissions mondiales, et couvrent aussi bien des pays à hauts revenus (États-Unis, Canada, Australie, Japon, Corée du Sud, Allemagne, Danemark, Espagne, France, Italie, Pologne, Royaume-Uni) qu’à revenus moyens (Chine, Inde, Indonésie, Brésil, Mexique, Afrique du Sud, Turquie, Ukraine). En France, le questionnaire a été administré en ligne entre le 25 mai et le 23 juin 2021. La méthode des quotas assure que l’échantillon de 2006 répondants est représentatif selon les strates de genre, âge, revenus, région, type d’unité urbaine, et niveau de qualification. Une pondération est appliquée pour corriger les légères différences entre les fréquences de l'échantillon et de la population. La durée médiane de réponse est de 27 minutes. Notons que malgré la pondération, les échantillons des pays à revenus moyens sur-représentent les personnes diplômées.

Le questionnaire contient cinq parties : une évaluation du profil socio-démographique et énergétique ; aucune, une ou deux vidéo(s) informative(s) sur les conséquences du changement climatique et/ou trois politiques climatiques ; une mesure des connaissances et de la préoccupation concernant le changement climatique ; des questions détaillées sur les propriétés de trois politiques climatiques : taxe carbone avec transferts forfaitaires, interdiction des voitures thermiques et programme d’infrastructures vertes ; un examen du soutien à différentes actions pour le climat, aussi bien sur le plan individuel que national et international.

La plupart des questions sont posées sur des échelles à 5 valeurs, allant par exemple de « Pas du tout d’accord » à « Tout à fait d’accord », avec une valeur centrale de « Ni d’accord ni pas d’accord ».

**Attitudes face au changement climatique**

**Large préoccupation et conscience du problème**

Le changement climatique est un problème important pour 4 Français sur 5. En effet, les Français ont une vision sombre sur ce que réserve le changement climatique si rien n’est fait pour le limiter : une majorité considère très probable qu’il y ait davantage de canicules et de sécheresses, une hausse des flux migratoires, ou une hausse du niveau de la mer. Une majorité considère même que cela induirait probablement une chute du niveau de vie, davantage de conflits armées, davantage d’éruptions volcaniques (ce dernier point est scientifiquement réfuté), ou même l’extinction de l’humanité. Ainsi, même si le Français médian a conscience que le changement climatique ne l’affectera que modérément (30% prévoient être largement affecté), ces perspectives apocalyptiques pour l’avenir de l’humanité conduisent les trois quarts des Français à s’accorder sur le fait que la France doit prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique, tandis que seuls 7% ne sont pas d’accord. Pour autant, les Français sont pessimistes quant aux chances de succès en la matière : 69% trouvent ça improbable que l’humanité mette fin au changement climatique d’ici la fin du siècle. Et pour cause, la majorité considère que ce n’est que modérément faisable de mettre fin aux émissions de gaz à effet de serre d’ici la fin du siècle tout en maintenant un niveau de vie satisfaisant. D’ailleurs, le pessimisme porte aussi bien sur le climat que sur les niveaux de vie, puisqu’une majorité considère que les humains seront plus pauvres dans une centaine d’années (seuls 14% pensent que le monde sera plus riche). Cependant, le pessimisme ne s’étend pas aux conséquences d’une politique climatique ambitieuse – du moins lorsque les mesures ne sont pas précisément spécifiées. Une majorité de Français considère que des politiques climatiques ambitieuses affecteront peu (voire pas du tout) leur mode de vie, et davantage croient qu’elles auront des effets positifs (plutôt que négatifs) sur l’économie et l’emploi dans le pays. Sur tous les points précédents, les attitudes sont similaires dans l’ensemble des pays à hauts revenus, même si les Français sont un peu plus pessimistes que les autres concernant notre capacité à lutter contre le changement climatique et un peu plus optimistes concernant l’effet de politiques climatiques ambitieuses. Les pays à revenus moyens étudiés présentent un consensus aussi (voire encore plus) élevé sur le fait que le changement climatique est un important problème contre lequel des mesures doivent être prises. Dans ces pays, les répondants imaginent de la même façon les conséquences du changement climatique, même s’ils sont plus nombreux à se considérer personnellement affectés. La particularité notable réside en Chine, Inde, et Indonésie, où les répondants sont optimistes quant à la richesse future des humains et notre capacité à mettre fin au changement climatique.

**Constat 1.** Les Français sont préoccupés par le changement climatique et reconnaissent la nécessité de le combattre au niveau individuel et collectif.

**Dispositions modérées à changer de mode de vie**

La plupart des Français se dit prête à adopter des comportements décarbonés : ainsi, seuls 14% ne sont pas prêts du tout à limiter la conduite automobile, tandis que la réponse typique est d’être prêt à la limiter modérément. Ce que les répondants entendent par-là, c’est peut-être qu’ils sont prêts à changer leur véhicule pour un véhicule électrique ou économe en énergie (45% se disent largement prêts à ce changement) plutôt que de limiter leur usage de la voiture. En effet, seule une minorité considère « bonne » la disponibilité en transports en commun là où ils vivent, tandis que 9 Français sur 10 utilisent la voiture ou la moto dans la vie quotidienne. Davantage encore que l’adoption d’un véhicule « propre », les Français sont largement prêts à limiter leurs vols. Ce n’est pas étonnant, puisque la moitié des Français n’ont pas pris l’avion entre 2017 et 2019, tandis que seuls 28% ont effectué au moins trois allers-retours en avion au cours de ces trois années. Parmi ces derniers, la disposition à limiter ses vols est aussi modérée que la disposition des Français dans leur ensemble à limiter la conduite, la consommation de bœuf, ou le chauffage et la climatisation dans leur logement. Dit autrement, seule une minorité de Français semble peu disposée à renoncer à son mode de vie, du moins de son propre chef. Les dispositions des Français sont proche de la moyenne de celles des pays à hauts revenus, même si les Français sont les plus réticents à l’adoption d’un véhicule « propre ».

L’adoption d’un mode de vie décarboné peut être facilitée par certains facteurs. Ainsi, 6 Français sur 10 considère ça très important que les plus riches changent aussi leur comportement pour qu’eux-mêmes soient disposés à changer, tandis qu’une majorité trouve ça au moins modérément important que les gens dans leur entourage changent également, qu’ils obtiennent un soutien financier suffisant, ou que des politiques climatiques ambitieuses soient mises en œuvre. Les répondants des autres pays à hauts revenus considèrent autant que les Français que les plus riches doivent montrer l’exemple, mais considèrent généralement les autres facteurs comme presque aussi importants (plus que les Français).

**Perceptions des politiques climatiques et leurs influences sur le soutien**

**Des politiques climatiques pas si bien perçues**

Notre enquête explore en détail les perceptions de trois politiques climatiques majeures, et qui s’apparentent chacunes à des mesures prévues dans les plans de décarbonation de la Commission européenne (le Green Deal) ou du gouvernement français (le Scénario National Bas Carbone). Nous décrivons chaque mesure avant d’interroger les répondants sur ses propriétés. Le *programme d’infrastructures vertes* consiste en des investissements d’ampleur dans des technologies bas carbone (électricité renouvelable, transports en commun, rénovation thermique, agriculture raisonnée), financés par de la dette publique. *La taxe carbone avec transferts* consiste en un prix uniforme du carbone fixé à 45€/tCO2 (on explique aux répondants que le prix de l’essence augmenterait de 10 centimes par litre plutôt que de donner cette valeur), et dont les recettes seraient redistribuées aux ménages de sorte que chaque adulte reçoive 160€ par an. Enfin, *l’interdiction des véhicules thermiques* consiste en un abaissement progressif du standard d’émission de CO2 des véhicule neufs jusqu’à 0 en 2030, date à laquelle tous les véhicules neufs devraient être électriques ou à hydrogène.

Comme le montre la Figure 1, les répondants comprennent bien les effets incitatifs de ces mesures : seul un quart n’est pas d’accord qu’une taxe carbone découragerait l’usage de la voiture, et seul un huitième n’est pas d’accord qu’un programme d’infrastructures vertes encourageraient l’usage des transports en commun. Une majorité s’accorde ainsi sur le fait que la taxe carbone avec transferts et l’interdiction des véhicules thermiques réduiraient toutes deux les émissions de CO2. De même, pour chacune des trois mesures, deux tiers considèrent qu’elle réduirait la pollution de l’air, mais une majorité pense qu’elle serait un moyen coûteux de lutter contre le changement climatique. Les avis sont plus partagés quant à leurs conséquences sur l’économie et l’emploi dans le pays : étant donné qu’environ 40% des répondants n'est « ni d’accord, ni pas d’accord » sur cette question, la Figure 1 indique qu’à peu près autant de Français prévoient des effets positifs que négatifs pour le programme d’infrastructures vertes, qu’ils sont davantage à entrevoir des effets positifs pour l’interdiction des voitures thermiques, et davantage à voir des effets négatifs pour la taxe carbone avec transferts.

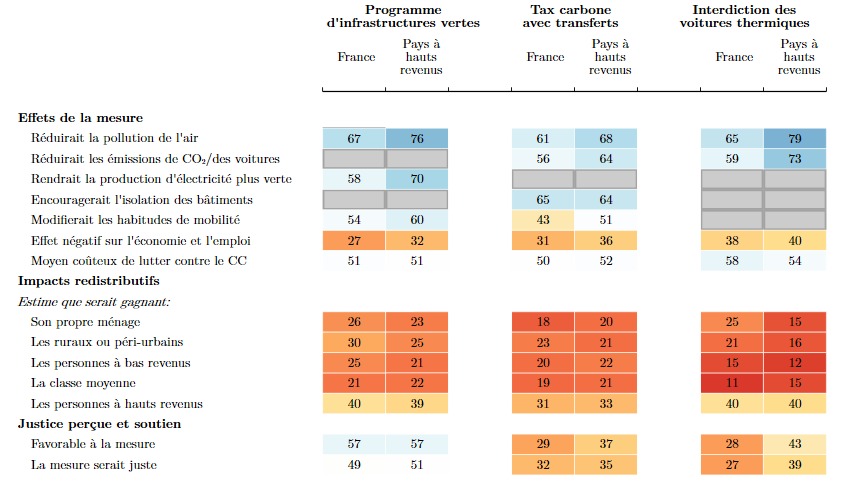


Figure 1. Perceptions concernant les principales mesures climatiques (groupe de contrôle, pourcentage de réponses positives).   
Note : Les questions utilisent des échelles à 5 points avec une réponse neutre au milieu : Désaccord/Accord pour les effets et la justice, Perdant/Gagnant pour les impacts distributifs, et Opposé/Favorable pour le soutien. Les chiffres affichés correspondent aux pourcentages des deux réponses positives, e.g. les réponses « Plutôt d’accord » et « Tout à fait d’accord » pour les effets.

La majorité perçoit chacune des trois mesures comme neutre ou régressive d’un point de vue distributif. En effet, lorsque nous demandons si son ménage serait gagnant ou perdant suite à une mesure, la réponse médiane est « ni gagnant, ni perdant », et il en va de même lorsque la question porte sur les personnes à hauts revenus, les classes moyennes, les personnes à bas revenus, ou les personnes vivant en zone rurale ou péri-urbaine. L’exception concerne la taxe carbone avec transferts et l’interdiction des voitures thermiques, où les personnes à bas revenus et les classes moyennes sont chacunes perçues comme perdantes par une majorité. De façon générale, lorsqu’on exclut les réponses « ni gagnant, ni perdant », on trouve systématiquement une majorité relative qui pense que les personnes à hauts revenus sont gagnantes tandis que pour chacun des autres groupes sociaux, une majorité relative le considère perdant.

**Constat 2.** Davantage de Français perçoivent les politiques climatiques comme régressives et coûteuses pour leur ménage plutôt que l’inverse.

La France se situe dans la moyenne des pays à hauts revenus s’agissant des effets distributifs perçus, des coûts et des effets économiques. En revanche, les Français sont moins nombreux – de 5 à 15 points de pourcentage (p.p.) – à percevoir l’effectivité environnementale des mesures climatiques.

**Les perceptions déterminent le soutien**

Pour connaître les déterminants du soutien aux mesures climatiques, nous régressons un indice de soutien sur des indicateurs sociaux, énergétiques et politiques du répondant ainsi que sur des indices caractérisant ses perceptions des politiques climatiques et du changement climatique, puis nous décomposons la variance[[6]](#footnote-6) expliquée par cette régression.

Le soutien aux politiques climatiques s’explique avant tout par les perceptions concernant leur justice et leur efficacité, confirmant les résultats d’une méta-analyse récente[[7]](#footnote-7). L’indice de soutien aux trois mesures principales et un indice qu’elles sont perçues comme justes sont corrélés à 85%. Dans la régression, cet indice de justice explique 30% de la variance, tandis que l’ensemble des variables en expliquent 76%. Puisque pour chacune des trois mesures, la question portant sur sa justice était posée juste avant le soutien, l’ordre des questions peut être responsable d’une partie de cette forte corrélation entre les deux. Ainsi, nous préférons retirer l’indice de justice de la liste des variables explicatives dans notre régression de référence. La part expliquée de la variance est alors de 62%, et les principaux prédicteurs sont les croyances suivantes : croyance dans les réductions d’émissions (explique 16% de la variance), dans les gains de son ménage (12%), dans les réductions de la pollution de l’air (11%), et dans les gains des personnes à bas revenus (7%). Ainsi, les perceptions concernant l’efficacité et les effets distributifs des mesures expliquent environ la moitié du soutien. 16% de la variance est expliquée par les autres prédicteurs, qui expliquent chacun moins de 3% de la variance, même s’ils sont généralement statistiquement significatifs. Ces prédicteurs mineurs incluent les perceptions des effets économiques des mesures, les croyances et connaissances au sujet du changement climatique, la confiance dans le gouvernement, ainsi que les indicateurs sociaux, énergétiques et politiques tels que l’âge ou le vote.

En accord avec la décomposition de la variance, le coefficient le plus élevé de la régression concerne la perception de réductions d’émissions : un écart-type additionnel sur cet indice est associé à un soutien accru de 0,35 écart-type. Les déterminants sont les mêmes dans les autres pays, même si les magnitudes des corrélations varient quelque peu d’un pays à l’autre. Ainsi, les perceptions de réductions d’émissions sont-elles plus importantes pour les Français que pour l’ensemble des pays (+0,35 vs. +0,27). De même, les Français sont plus sensibles à la perte (supposée) des personnes à bas revenus (–0,12 vs. –0,06) mais sont moins sensibles à la perte de leur propre ménage (–0,25 vs. –0,34).

**Informer sur les mesures augmente le soutien**

Pour mesurer l’effet d’une information saillante sur le soutien aux mesures climatiques, nous présentons à certains répondants choisis aléatoirement une vidéo « impacts » sur les effets du changement climatique dans le pays[[8]](#footnote-8) et/ou une vidéo « politiques » expliquant le fonctionnement et les effets des trois principales mesures climatiques[[9]](#footnote-9). Les vidéos, préparées par nos soins, sont des animations graphiques avec une voix qui présente pédagogiquement des informations nuancées et impartiales. Elles durent respectivement 2 min 20 et 4 min 30.

Les traitements *impacts* et *politiques* ont des effets significatifs sur le soutien à chacune des trois mesures principales, tandis que leur interaction n’est pas statistiquement significative : cela signifie que chaque vidéo augmente le soutien de façon indépendante. La Figure 2 présente le soutien moyen à chacune des mesures dans le groupe de contrôle ainsi que les effets du visionnage d’une ou des deux vidéos[[10]](#footnote-10). Pour l’interdiction des voitures thermiques et la taxe carbone avec transferts, qui ont un soutien relativement faible à la base, les effets sont importants, et en particulier pour le traitement *politiques*. Ainsi, le soutien à ces mesures s’accroît respectivement de 12 et 15 p.p. lorsque les deux vidéos sont visionnées, ce qui engendre une majorité relative de soutien dans ce groupe – le visionnage d’une seule des deux vidéos suffit à obtenir une majorité relative pour la taxe carbone avec transferts. Pour le programme d’infrastructures vertes, qui part d’un soutien bien plus élevé, les traitements ont un effet plus faible en valeur absolue, mais un effet comparable quand on le rapporte à la proportion des répondants qui ne soutiennent pas la mesure (+14% vs. +16 à 21%).

Ces effets peuvent être attribués à l’information communiquée plutôt qu’au cadrage du sondage. En effet, les traitements n’affectent pas le soutien à des mesures qu’ils ne mentionnent pas (telle qu’une taxe sur le bœuf), tandis qu’ils affectent fortement les perceptions des effets distributifs (par exemple, la croyance que les personnes à bas revenus gagneraient suite à une taxe carbone avec transferts est de 14 p.p. plus élevée pour ceux qui ont vu la vidéo *politiques,* qui explique pédagogiquement que c’est le cas).

La France se situe dans la moyenne (ou légèrement en-dessous) concernant les effets de l’information. Dans quelques pays (États-Unis, Inde, Turquie), les effets ne sont pas significativement différents de zéro.

**Constat 3.** En France, comme dans le reste du monde, le soutien s'explique avant tout par les perceptions des propriétés des politiques climatiques : efficacité, effets redistributifs et impact financer sur son ménage. Informer sur ces propriétés peut ainsi augmenter le soutien aux politiques climatiques.

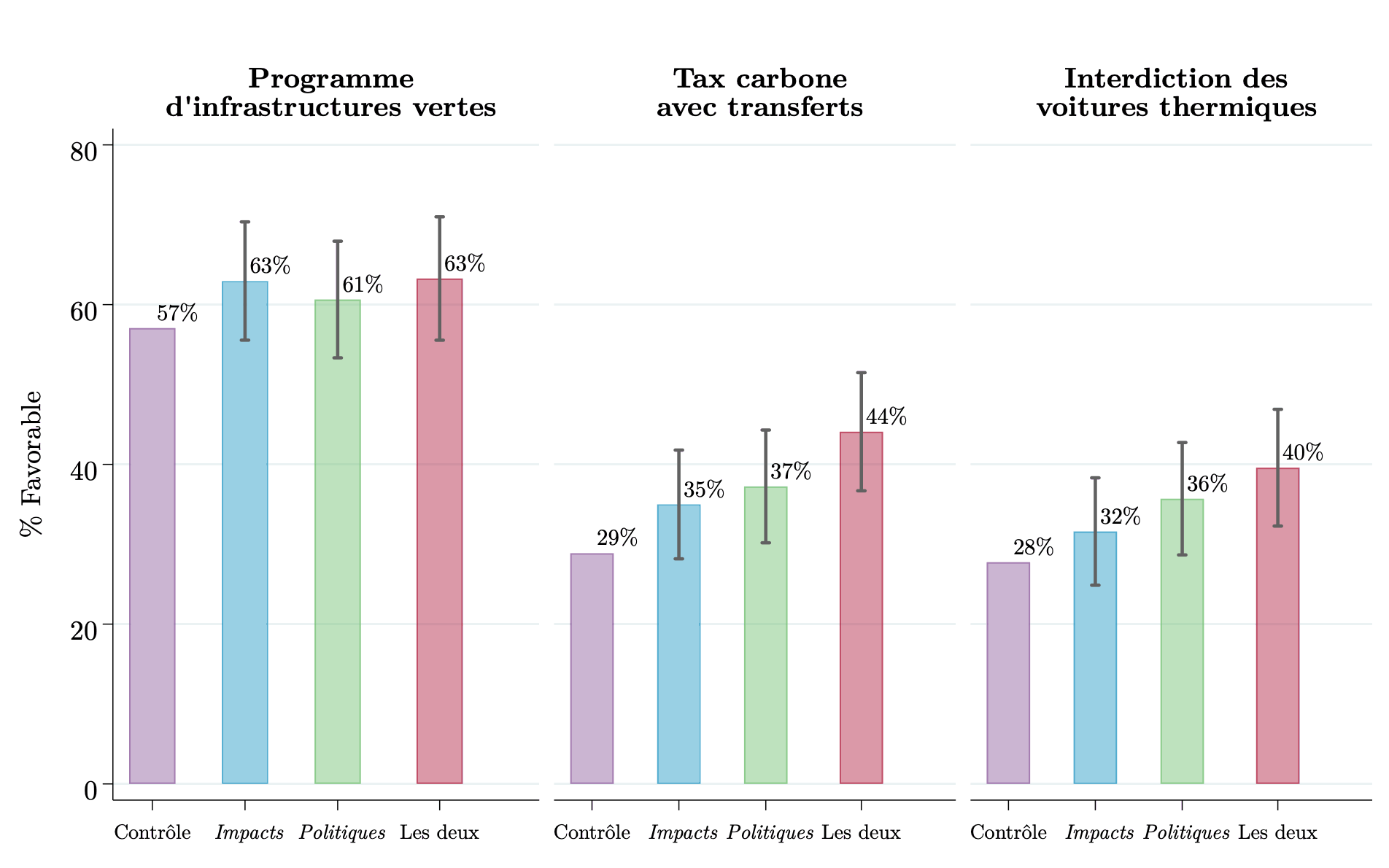


Figure 2. Soutien aux principales mesures politiques (groupe de contrôle) et effets des traitements vidéo informationnels (cf. note 10).

**Soutien aux différentes mesures**

**Un niveau de soutien varié suivant les mesures**

La Figure 3 présente le soutien ou l’opposition aux mesures climatiques proposées dans l’enquête. Parmi les trois mesures étudiées en détail, une majorité absolue soutient le programme d’infrastructures vertes, tandis qu’une majorité relative s’oppose à la taxe carbone avec transferts et à l’interdiction des véhicules thermiques (c’est-à-dire que le nombre d’opposants à ces mesures est supérieur au nombre de soutiens, même si aucune majorité absolue n’émerge étant donné le taux d’ « Indifférents », qui est autour de 30% pour toutes les mesures). Notons que l’interdiction des véhicules thermiques obtient une majorité relative dans une variante où l’on précise que des alternatives tels que des transports en commun sont rendues accessibles. Le fait que le soutien augmente de 16 p.p. dans cette variante confirme que l’absence d’alternatives aux énergies fossiles est déterminante dans le rejet de certaines mesures. Ce besoin d’alternatives permet de comprendre l’engouement pour le programme d’infrastructures vertes, qui s’explique probablement aussi par l’ambiguïté sur ceux qui en paieront le coût. D’autres mesures obtiennent une majorité absolue de soutien : l’obligation de rénovation thermique des bâtiments d’ici 2040 associée à des subventions publiques prenant en charge la moitié des coûts est la plus populaire, avec 64% de soutien (et 15% d’opposition), les autres étant l’interdiction des véhicules polluants dans les zones denses comme les centres-villes, des subventions aux technologies bas carbone, l’interdiction de l’élevage intensif de bovins, des subventions sur les légumes, fruits et fruits secs issus d’une agriculture biologique et locale, et de certaines variantes de la taxe carbone (nous traitons celles-ci séparément). Deux autres mesures obtiennent une majorité relative : une contribution à un fonds mondial pour financer l’énergie propre dans les pays à bas revenus, et une taxe sur les billets d’avion (augmentant leur prix de 20%). Deux mesures visant à réduire la consommation des produits bovins sont opposées par une majorité relative : une taxe qui doublerait le prix du bœuf, et la suppression des subventions à l’élevage bovin. Enfin, une mesure est rejetée par une majorité absolue de répondants : une hausse de la taxe sur les énergies fossiles qui augmenterait le prix de l’essence de 10 centimes par litre – c’est-à-dire à peu de choses près la taxe carbone sans affectation des recettes telle qu’initialement prévue par le gouvernement et contestée par les Gilets jaunes.

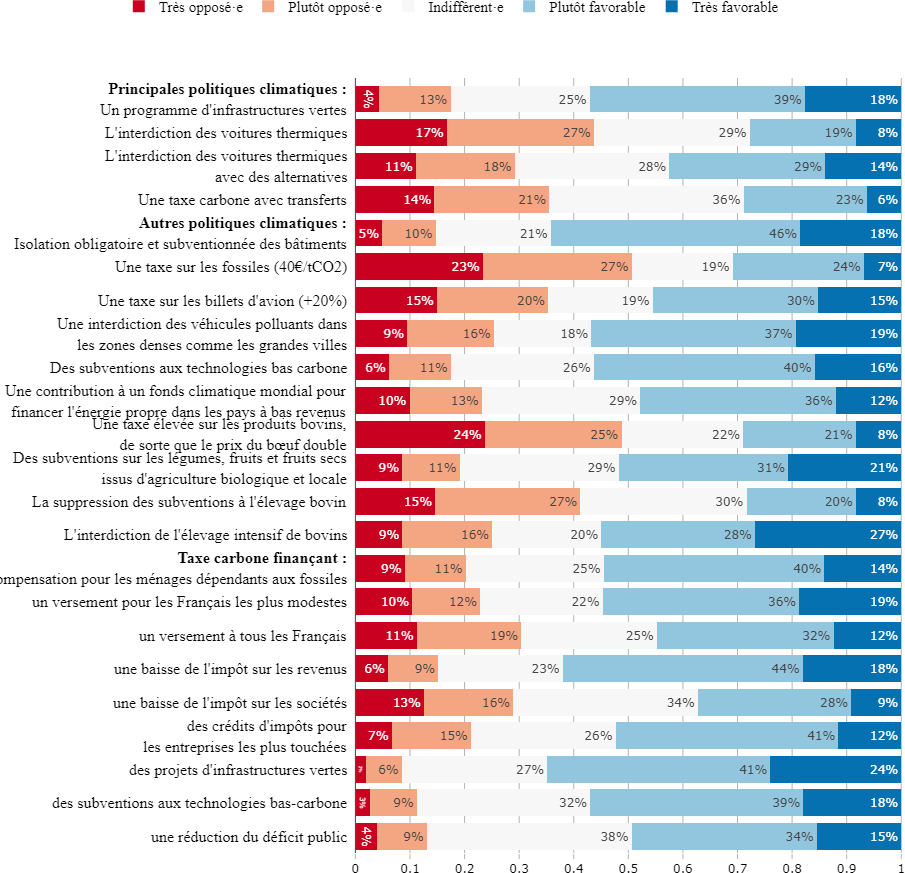


Figure 3. Soutien des Français à différentes mesures climatiques nationales (groupe de contrôle).

**Constat 4.** Certaines mesures climatiques sont très populaires : des investissements publics dans des infrastructures décarbonées, l’obligation de rénovation thermique assortie de subventions, l’interdiction des véhicules polluants des centres-villes.

**Le soutien à la taxe carbone dépend de l’usage des recettes**

Une question étudie spécifiquement le soutien à la hausse de la taxe carbone (qui augmenterait le prix de l’essence de 10 centimes par litre) en fonction de l’usage de ses recettes. Les réponses à cette question sont plus favorables à la taxe carbone que celles de la question précédente, où était proposée une taxe sur les fossiles sans spécifier l’usage des recettes, ou que celle qui suivait les questions détaillées sur la taxe carbone avec transferts. En effet, la variante de la taxe carbone qui financerait un versement à tous les Français est identique à la taxe carbone avec transferts, et pourtant elle reçoit 44% de soutien et 30% d’opposition alors que cette dernière obtenait 29% de soutien et 35% d’opposition. Cet écart ne peut être dû qu’à des effets de cadrage et de formulation : tandis que la question sur la taxe carbone avec transferts était précédée de questions sur son efficacité et ses effets distributifs, l’autre version faisait partie d’une « matrice » dont certains répondants ont pu interprété l’objet comme le soutien à un usage des recettes conditionnellement à la hausse de la taxe carbone. Ces inévitables effets de cadrage rappellent que les résultats d’une enquête ne permettent pas de prédire le résultat d’un référendum portant sur une des mesures étudiées[[11]](#footnote-11) ni les protestations que pourraient susciter l’adoption d’une mesure : ainsi, les Allemands ont des réponses aussi défavorables que Français concernant la taxe carbone avec transferts, et pourtant ils ont élu quelques semaines après l’enquête une coalition qui a fait campagne avec cette mesure. Ce qu’il faut avant tout retenir de ces résultats sont le classement relatif des mesures entre elles, plutôt que le niveau absolu de soutien ou d’opposition – et si nous décrivons les données en parlant de majorité absolue ou relative, c’est uniquement pour faciliter leur restitution.

Les variantes de la taxe carbone obtenant une majorité absolue sont, de la plus à la moins soutenue, celles qui financent : des projets d’infrastructures vertes, une baisse de l’impôt sur les revenus, des subventions aux technologies bas carbone, un versement pour les Français les plus modestes, une compensation pour les ménages dépendants des énergies fossiles, et des crédits d’impôt pour les entreprises les plus touchées. Viennent ensuite (avec une majorité seulement relative de soutien) une réduction du déficit public, un versement à tous les Français, et enfin (variante la moins appréciée) une baisse de l’impôt sur les sociétés. Pour résumer, les Français sont très favorables aux investissements verts et à la compensation des ménages vulnérables ou semblables au leur. En effet, ces deux utilisations des recettes répondent à la faible efficacité environnementale et à la régressivité que bon nombre de répondants attribuent à la taxe carbone.

**Constat 5.** Le soutien majoritaire aux mesures de tarification carbone dépend de l’usage des recettes. La tarification carbone seule est soutenue par 27% des Français, mais la tarification carbone est soutenue par 55% lorsque les recettes financent des transferts pour compenser les ménages vulnérables ou des investissements verts.[[12]](#footnote-12)

**Le soutien à une mesure dépend de ses modalités**

Plus observations montrent que le soutien à une mesure peut varier substantiellement suivant ses sources de financements, ses modalités, ou l’usage de ses recettes (dans le cas d’une taxe).

Lorsqu’on leur demande de cocher quelles sources de financement ils trouveraient appropriées pour un programme d’infrastructures vertes, 69% des Français choisissent une augmentation des taxes sur les plus riches, tandis que les autres options ne sont choisies que par 15% à 33% des répondants. Ces options comprennent une réduction des dépenses militaires, une réduction des dépenses sociales, une augmentation de la TVA, et de la dette publique additionnelle.

Les réponses à des questions qui n’ont été posées qu’en Allemagne, en Espagne, en Italie et en Pologne éclairent sur les modalités préférées concernant l’interdiction des véhicules thermiques – les préférences peuvent être logiquement étendues à la France étant donné l’homogénéité dans les réponses de ces quatre pays européens. Pour ces pays, nous divisons l’échantillon en trois groupes aléatoires et posons à chacun des groupes une question différente à la fin du bloc de questions sur l’interdiction des voitures thermiques. Pour deux groupes, nous évaluons le soutien à une variante de cette mesure où l’interdiction serait remplacée par une pénalité, de 10 000€ ou 100 000€ selon le groupe. Ces deux variantes obtiennent un soutien équivalent, de 23-24%, bien plus faible que le soutien de 46% à l’interdiction. Alors qu’une majorité absolue se déclarait en faveur de l’interdiction en Espagne et en Italie, et une majorité relative en Allemagne et en Pologne, les variantes sont systématiquement rejetées par une majorité relative. On retrouve cette préférence pour l’interdiction dans le troisième groupe, auquel on a demandé de classer les trois variantes : l’interdiction est très nettement préférée aux autres options en Espagne, en Italie et en Pologne (où 64% à 76% la classe en tête) et classée première aussi souvent que la pénalité de 10 000€ en Allemagne (44% vs. 45%). Dans les quatre pays, la pénalité de 100 000€ est la variante la moins appréciée (classée dernière par 52% à 75% des répondants).

**Quelques spécificités françaises**

Si, dans l’ensemble, les Français apparaissent aussi favorables aux politiques climatiques que les répondants des autres pays à hauts revenus, ils se distinguent par un soutien plus élevé ou au contraire plus faible sur certaines mesures. Avant de détailler lesquelles, précisons que les pays à revenus moyens affichent presque systématiquement des taux de soutien aux mesures bien plus élevés que les pays à hauts revenus : à l’exception des mesures visant à réduire la consommation de produits bovins (où l’opinion est proche des pays à hauts revenus), la quasi-totalité des mesures obtient une majorité absolue de soutien dans ces pays.

Par rapport aux autres pays à hauts revenus, la France présente (avec l’Allemagne) le plus faible soutien à l’interdiction des véhicules thermiques, à la taxe sur les énergies fossiles, et à la taxe carbone avec transferts. Ainsi, la France, l’Allemagne et le Danemark sont les seuls pays sans majorité relative en faveur d’une interdiction des véhicules thermiques ou d’une taxe carbone avec transferts. Notons toutefois que ce rejet ne s’étend pas aux variantes de la taxe carbone (avec différents usages des recettes), pour lesquelles la France se situe dans la moyenne des pays à hauts revenus. Autre spécificité : avec l’Italie, la France est le seul pays où l’interdiction de l’élevage intensif de bovins recueille une majorité absolue. Sur les autres mesures, la France ne distingue pas des autres.

**Un soutien peu expliqué par la sociologie**

Comme expliqué plus haut, le soutien aux mesures s’explique largement par les perceptions de leurs effets : 62% de la variance est expliquée dans notre régression qui inclut tous les prédicteurs pertinents. Cette part chute à 14% lorsqu’on n’inclut que les indicateurs sociaux, énergétiques et politiques, et qu’on exclut les perceptions. Ainsi, le soutien aux mesures climatiques est largement idiosyncratique.

Bien que les variables sociologiques dont nous disposons n’expliquent qu’une faible des attitudes, la plupart d’entre elles sont significativement corrélées à ces attitudes. La variable la plus corrélée au soutien aux principales mesures est le positionnement sur les questions économiques. Par rapport aux personnes qui se considèrent de gauche, le coefficient sur le soutien est de –0,09 écart-type pour les personnes du centre, –0,27 pour celles de droite, et –0,58 pour l’extrême-droite. Si la gradation précise varie dans d’autres pays, le soutien accru des personnes de gauche est un phénomène global. Là où la France se distingue (avec l’Australie et les États-Unis), ce que les plus jeunes soutiennent davantage les mesures climatiques : les moins de 35 ans ont un soutien accru de +0,27 écart-type relativement aux plus de 35 ans, et l’écart monte à +0,51 entre les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. Cependant, dans la plupart des pays, les plus âgés ne soutiennent pas moins les mesures ; ils les soutiennent même davantage dans les pays asiatiques et dans certains pays à revenus moyens. Si le soutien est légèrement plus élevé pour ceux qui vivent avec un enfant, le revenu, le niveau de diplôme ou le genre ne prédisent pas le soutien. Concernant les indicateurs énergétiques, deux variables se démarquent comme prédicteurs du soutien : l’usage de la voiture dans la vie quotidienne (–0,44), et la disponibilité en transports en commun (+0,23). Si ces facteurs sont importants dans tous les pays, la France est celui où l’usage de la voiture a le plus fort effet sur le soutien. La France est aussi un des pays où le fait de manger du bœuf au moins une fois par semaine (–0,23) ou de travailler dans un secteur polluant (+0,18) a le plus fort effet (dans la plupart des pays, ce dernier trait n’est d’ailleurs pas significativement corrélé au soutien, ou bien négativement). Conditionnellement à ces facteurs, on ne trouve pas d’effet significatif des autres variables : taille de l’agglomération, dépenses de gaz ou d’essence, fréquence des vols en avion, ou le fait d’être propriétaire.

**Constat 6.** Même si les caractéristiques sociodémographiques n'offrent qu'une explication partielle du soutien, c'est en France que l'écart de soutien entre ceux qui utilisent et qui n'utilisent pas de voiture est le plus important. Il apparaît aussi que la qualité des services et équipements disponibles importe plus que la taille de l'agglomération dans laquelle l'on réside.

**Un fort soutien aux mesures climatiques globales**

Outre les mesures nationales sur lesquelles nous avons concentré notre analyse, nous interrogeons les répondants sur des mesures climatiques globales et sur leur préférence concernant la répartition de l’effort de réduction d’émissions entre les pays. Ces questions révèlent un important soutien aux mesures globales et à la logique de répartir les efforts équitablement.

Lorsqu’on leur demande de cocher les échelles auxquelles des politiques climatiques doivent être mises en place, 85% des Français choisissent l’échelle mondiale, 37% l’échelle européenne, 27% l’échelle nationale et 26% l’échelle locale. Cette préférence pour l’échelle mondiale ne doit pas être comprise comme une attitude attentiste par laquelle les Français voudraient n’agir pour le climat que si le monde entier agit également. En effet, une écrasante majorité relative considère que si les autres pays en font moins pour le climat, alors la France doit en faire plus. Par ailleurs, il y a plus de Français qui soutiennent cela qu’il n’y en a pour soutenir que la France doit en faire plus si les autres pays en font plus. Cette dernière observation suggère qu’en matière de changement climatique, les individus fondent leurs attitudes sur des principes altruistes plutôt que suivant une logique opportuniste de passager clandestin[[13]](#footnote-13). Ainsi, le soutien à des mesures mondiales est-il un prolongement (plutôt qu’un substitut) du soutien à des mesures nationales.

Concernant la répartition des efforts de réduction d’émission, quand on leur demande en proportion de quoi les pays devraient payer les investissements nécessaires, 71% des Français sont d’accord pour que ce soit proportionnellement aux émissions, 66% sont pour se baser sur les revenus, et 51% sur les émissions cumulées depuis 1990. Par ailleurs, 54% sont d’accord que les pays les plus riches paient l’intégralité des coûts de sorte que les pays les plus pauvres n’aient pas à payer, et 53% sont même pour que les pays les plus riches paient encore plus pour aider les pays vulnérables à faire face aux conséquences : les pays vulnérables recevraient de l’argent au lieu d’en payer. Étant donné qu’outre ces majorités absolues de répondants d’accord avec les répartitions proposées, entre un quart et un tiers n’est « ni d’accord, ni pas d’accord » pour chacune des options ci-dessus, ces réponses témoignent d’un véritable le consensus en faveur d’une juste répartition des efforts au niveau mondial.

Cet appui à une réponse mondiale au réchauffement de la planète se retrouve dans les réponses concernant trois mesures mondiales. Les deux tiers des Français soutiennent une taxe mondiale sur les millionnaires qui financerait les services publics et les infrastructures dans les pays à bas revenus qui respectent des normes climatiques. Une majorité absolue soutient également une assemblée démocratique mondiale qui serait chargée de proposer des traités internationaux sur le climat. Enfin, une majorité relative soutient une taxe carbone mondiale qui financerait un revenu de base mondial de 30 dollars par mois. Dans la description de cette mesure, nous en clarifions toutes les implications : nous précisons que le prix de l’essence augmenterait de 10 centimes par litre dès la première année, que la mesure contribuerait à sortir de l’extrême pauvreté les 700 millions de personnes qui vivent avec moins de 2 dollars par jour, et que la majorité des Français serait financièrement perdante puisque le Français moyen paierait 39€/mois supplémentaire, soit davantage que les 26€/mois du revenu de base.

**Constat 7.** Même si la plupart des Français estime que des mesures climatiques devraient être prises au niveau mondial, ils soutiennent des mesures unilatérales. Les Français soutiennent un accord mondial pour réduire les émissions selon une clé de répartition équitable des efforts.

**Implications pour le choix des politiques publiques**

**Collecter des données, diffuser l’information**

Pour correctement concevoir les réformes à mettre en œuvre et anticiper les blocages potentiels, il est essentiel de comprendre les conditions d’acceptation de ces réformes par la population. Cela est particulièrement vrai pour les mesures écologiques, puisqu’elles visent à changer profondément les modes de vie. Ainsi, les hausses des prix des carburants, qui sont à la fois saillantes et affectent les déplacements quotidiens d’une majeure partie de la population, suscitent régulièrement des mouvements sociaux, en France comme à l’étranger. Prendre en compte les aspirations populaires en étant attentifs aux signaux faibles et en élaborant les réformes en concertation avec les parties prenantes pourrait permettre d’éviter des conflits sociaux de type Gilets jaunes. Pour ce faire, il est important de collecter des données sur la compréhension et l’acceptation de différentes mesures, notamment climatiques. Cette collecte de données peut s’effectuer dans un cadre national aussi bien qu’au niveau européen ou de l’OCDE. Notre note est une illustration de cette méthode. Par ailleurs, le gouvernement peut chercher à créer des convergences de vues entre les différentes parties prenantes, pour que les réformes soient plus consensuelles et moins conflictuelles. D’une certaine façon, le gouvernement s’est engagé dans cette prise en compte des aspirations populaires à travers le Grand Débat national et la Convention Citoyenne pour le Climat. Si ces initiatives donnaient la voix à des citoyens ordinaires, il conviendrait également de concerter les différentes parties prenantes : représentants des principales forces politiques, syndicats, associations de protection de l’environnement, groupes d’intérêts industriels, associations d’automobilistes, etc. À la manière des conférences de partis évoquées par Emmanuel Macron lors du débat présidentiel, il pourrait être demandé aux parties prenantes si elles adhèrent à une grande orientation nationale – les objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d’ici 2030 et de neutralité climatique en 2050 – avant de les consulter sur les mesures qu’elles préconisent pour atteindre ces objectifs. Même si les partis politiques ont déjà été appelés à se prononcer sur ces objectifs lorsque le Parlement européen les a adoptés (seuls les députés membres du *Rassemblement National* et de *Reconquête !* se sont abstenus, les autres ont voté pour), impliquer l’ensemble des parties prenantes (y compris la société civile) au niveau national permettrait de leur donner plus de poids, et de désamorcer des critiques éventuelles contre certaines mesures par des acteurs qui ne proposent pas des mesures équivalentes en termes de réduction d’émissions.

**Recommandation 1.** Continuer à collecter des données sur la compréhension et l’acceptation des mesures climatiques pour anticiper et désamorcer les conflits éventuels.

Si de nombreuses réticences aux politiques climatiques sont justifiées (lorsque celles-ci affectent les modes de vie ou sont régressives), d’autres résultent de perceptions pessimistes voire erronées quant à leurs propriétés. Aussi convient-il de concevoir un paquet de mesures climatiques progressives, et de bien en expliquer le fonctionnement. Notre enquête a montré que les mesures sont d’autant plus acceptées qu’elles sont perçues comme progressives, et que des vidéos pédagogiques expliquant les propriétés de certaines mesures (et notamment leur progressivité) renforce significativement le soutien à ces mesures. Un effort d’information pour décrire les effets des politiques climatiques (en termes d’efficacité et progressivité notamment) est indispensable. Cet effort pourrait s’inscrire dans une ambition plus générale d’éducation de l’ensemble des générations, qui se matérialiserait par exemple en une soirée hebdomadaire où la télévision diffuserait des documentaires. Par ailleurs, le gouvernement devrait permettre aux citoyens de prédire facilement combien leur coûtera ou leur rapportera ces politiques, en mettant en ligne un simulateur.

**Recommandation 2.** Lancer un effort d’information sur les effets des mesures climatiques envisagées.

**Déployer et prolonger le Pacte vert européen**

En vue d’atteindre la neutralité climatique en 2050, l’Union Européenne a adopté l’objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40% entre 2020 et 2030. Le plan *Fit for 55* de la Commission européenne propose un ensemble de mesures cohérentes avec cette trajectoire de réduction d’émissions : tarification des émissions du bâtiment, des transports, et des importations (en plus de l’industrie et de l’énergie, déjà couverts), norme de zéro émission de CO2 sur les véhicules neufs, objectifs nationaux contraignants pour les émissions liées à l’agriculture et l’utilisation des terres. Ce plan s’insère dans le Pacte vert européen, et prévoit des transferts compensatoires pour les ménages vulnérables aux hausses de prix des combustibles. Ces transferts seraient financés à partir de la vente aux enchères des permis d’émissions des ETS (*Emissions Trading System*, i.e. marché d’émissions). Ainsi, le Pacte vert européen permet de concilier efficacité et progressivité, les deux conditions-clé d’acceptation des politiques climatiques.

Le Pacte vert européen présente une opportunité unique d’enclencher une décarbonation complète de l’Union Européenne. Le Pacte vert prévoit d'utiliser les revenus des marchés d’émissions pour protéger ménages vulnérables et aider à l'achat d'équipements à faibles émissions, ce qui contribue à en faire une solution juste et progressive. Aussi faut-il espérer que le Parlement et Conseil européens approuvent le Pacte vert en préservant sa logique et ses différentes facettes. En effet, le soutien à la taxe carbone passe de 31% à 54 à 55% lorsque ses recettes financent une compensation pour les ménages dépendants aux énergies fossiles, un versement pour les ménages les plus modestes ou des subventions aux technologies bas carbone.

**Recommandation 3.** Redistribuer l’intégralité des recettes de tarification carbone pour compenser les ménages et micro-entreprises vulnérables et les aider à acheter des équipements à faibles émissions.

La France pourrait porter plus loin la logique de compensation des ménages vulnérables. Pour saisir cet enjeu, il est important de rappeler la politique climatique européenne. Dans l’ETS existant (qui couvre les installations industrielles), les recettes reviennent aux États où ont lieu les émissions, qui doivent les utiliser pour financer des politiques climatiques ou compenser les ménages pour les hausses de prix. Dans le nouvel ETS (qui couvre le bâtiment et les transports), 75% des recettes reviendront ainsi aux États, on peut les qualifier de *recettes directes*. Les 25% restants abonderont un *Fonds social du climat*, qui les redistribuera aux États conditionnellement au respect de certains critères. Chaque État devra proposer un plan pour s’assurer que les ménages en situation de précarité énergétique ne seront pas impactés négativement (par exemple grâce à des transferts directs aux ménages – qui devront cependant cesser en 2032) et devra financer un plan national pour la mobilité zéro émission et la rénovation thermique (par exemple à travers des subventions aux travaux de rénovation). Le financement des plans sera assuré au plus pour moitié par le Fonds, charge aux États de le compléter, par exemple en puisant dans les recettes directes. Rien n’empêche les États membres de financer leur plan climatique au-delà des recettes de l’ETS. Pour plusieurs raisons, il semble d’ailleurs opportun d’aller au-delà et de financer un plan climatique ambitieux en complétant les recettes de l’ETS par des ressources propres. D’une part, d’autres ressources sont mobilisables pour procurer des alternatives décarbonées (dette publique, impôts directs), et il n’y a pas de raison de limiter le financement de ces alternatives aux recettes de l’ETS. D’autre part, une compensation des ménages rendrait la mesure plus progressive, et donc plus acceptable. Ainsi, les recettes de l’ETS supporté par les ménages pourraient leur être redistribuées de façon progressive, ce qui reviendrait au mécanisme proposé par une précédente note CAE[[14]](#footnote-14). Cette dernière préconise une montée en puissance de la taxe carbone, et les auteurs recommandent de « redistribuer l’intégralité des nouvelles recettes de la taxe carbone supportée par les ménages avec des transferts décroissants avec les revenus et prenant en compte les disparités géographiques. En accompagnement, mettre en place des dispositifs d’aide à la conversion des équipements les plus polluants, ciblés sur les ménages les plus vulnérables. »

Les mesures d’accompagnement évoquées consistent notamment à développer l’offre de transports en commun, le réseau ferroviaire, à subventionner la rénovation thermique des bâtiments ainsi que le remplacement des chaudières à gaz ou au fioul par des systèmes de chauffage décarbonés. Chaque projet de ce type doit être soumis à l’analyse bénéfices-coûts, effectuée en tenant compte de la valeur de l’action climat[[15]](#footnote-15). Lorsque l’analyse bénéfices-coûts justifie un projet décarboné, celui-ci doit être mis en œuvre. À travers le plan France Relance, le gouvernement a fait le choix de financer par la dette publique 30 milliards d’euros pour l’écologie et la transition énergétique sur la période 2022-2022. Le financement de ces projets par la dette a au moins deux avantages. D’une part, alors que le multiplicateur fiscal est probablement proche voire supérieur à 1 dans le contexte actuel[[16]](#footnote-16), une utilisation raisonnée de la capacité d’endettement de la nation aurait le potentiel d’exploiter des ressources inexploitées en main d’œuvre, i.e. de réduire le chômage. D’autre part, en échelonnant ses coûts dans l’avenir et en ne spécifiant pas immédiatement qui les supporteront, la transition bas carbone devient plus acceptable. Malgré cet effort budgétaire exceptionnel, plusieurs rapports montrent que les investissements publics sont encore insuffisants pour respecter la stratégie nationale bas carbone[[17]](#footnote-17). Ainsi, il conviendrait de pérenniser les investissements prévus par France Relance pour la transition énergétique[[18]](#footnote-18).

**Recommandation 4.** Renforcer le financement d’infrastructure bas carbone (rénovation énergétique des bâtiments, transports en commun, réseau ferroviaire) par la puissance publique, en particulier par de la dette publique.

Les infrastructures sont en grande partie des biens publics qui profitent à tous. Par ailleurs, la puissance publique a la compétence de l’aménagement du territoire. Surtout, la disponibilité d’alternatives aux énergies fossiles est essentielle pour entraîner des changements de comportements et d’équipements et pour faire accepter des mesures climatiques. Notre enquête le montre : la disponibilité des transports en commun est un des principaux facteurs explicatifs du soutien aux mesures climatiques, et le soutien à l’interdiction des voitures thermiques augmente de 16 points lorsqu’elle est complémentée par une offre suffisante d’alternatives. L’alternative à la voiture thermique est un enjeu essentiel car elle est limitée voire inexistante pour la majorité des déplacements. Pour réussir la transition bas carbone, il faut rendre plus attractive la mobilité douce, renforcer l’offre de transports en commun, et installer des bornes de recharge là où la voiture électrique restera la seule solution. Pour chaque bassin d’emploi, il faut prévoir un développement d’infrastructures adéquat pour que les résidents puissent effectuer tous les déplacements sans émettre de CO2, et au moindre coût (aussi bien financier que temporel). Pour assurer une égalité entre les territoires, qui n’ont d’ailleurs souvent pas la capacité fiscale suffisante, l’État devrait largement financer ces infrastructures de mobilité décarbonées. Par exemple, les régions et les intercommunalités pourraient être appelées à proposer un plan mobilité zéro carbone qui permettrait à tous leurs habitants de se déplacer sans émissions. L'État financerait les plans compatibles avec la stratégie nationale bas carbone.

**Recommandation 5.** Faire une priorité du développement de la mobilité à faibles émissions (transports en commun, pistes cyclables, bornes de recharge).

**Mettre l’accent sur la solidarité**

Un des principaux enseignements des enquêtes sur les attitudes en matière de politiques climatiques est l’importance attachée à la progressivité des mesures. La majorité de la population n’est pas prête à adopter un mode de vie soutenable si les plus aisés ne font pas de même. Il ne s’agit pas seulement de renforcer la redistribution, mais également d’éviter que les plus riches puissent continuer à s’offrir certaines activités qui seront rendues inabordables pour les classes moyennes. Ainsi, une large majorité préférerait une interdiction pure et simple des voitures thermiques plutôt qu’une prime de 10 000€ ou 100 000€ à l’achat d’une telle voiture – la prime de 10 000€ correspondant à la législation proposée par la Commission européenne. D’un point de vue théorique, cette préférence pourrait s’expliquer par des préférences liées au statut (plutôt qu’au niveau absolu de consommation), et par une aversion à l’inégalité au sommet[[19]](#footnote-19). Dit autrement, l’égalité des opportunités exigerait d’ôter aux plus riches des capabilités dont ils sont les seuls à pouvoir jouir.

**Recommandation 6.** Porter au sein de l’Union Européenne des mesures qui obligeront les plus aisés à décarboner leur mode de vie. En particulier, dans le futur règlement sur les normes d’émissions de CO2 qui vise zéro émission pour les véhicules neufs dès 2035, remplacer la prime pour émissions excédentaires par une interdiction de produire des véhicules thermiques à partir de cette date.

Les Gilets jaunes ont régulièrement protesté contre l’exemption de taxation pour le kérosène, qui a nourri leur rejet de la taxe carbone. Cette exemption est le fait de la convention internationale de Chicago, qui date de 1944, et qu’il est difficile de changer sans l’accord de pays tiers. Certes, la Commission européenne prévoit un taux minimal de taxation du kérosène pour les vols intra-européens, dans son projet de réforme de la directive sur la taxation de l’énergie. Mais la taxation des seuls vols intra-européens n’est pas satisfaisante pour le climat ou la justice fiscale. Pis, le choix de la Commission européenne d’exonérer les jets privés semble infondé et fournit inutilement des raisons pour contester la progressivité générale du Pacte vert. À rebours de ce choix malencontreux, il faudrait instaurer unilatéralement une taxe sur les billets d’avion, en particulier sur les vols extra-européens. Contrairement à une taxe sur le kérosène, les compagnies ne pourraient pas éviter la taxe en allant faire le plein ailleurs.

**Recommandation 7.**  Mettre en place une taxe avec transferts sur les billets d'avion, avec des prix très élevés pour la 1ère classe. Œuvrer contre l’exemption des vols d’affaires et de loisirs dans la future directive sur la taxation de l’énergie.

Peut-être davantage que ces mesures sectorielles, la mise à contribution financière des plus fortunés semble essentielle pour que la transition écologique soit largement acceptée. Rappelons que la source de financement la plus largement soutenue pour financer un programme d’infrastructures vertes est une taxation accrue des plus riches, et que le soutien aux mesures climatiques est fortement corrélé à la perception qu’elles sont progressives et justes. Au-delà de l’acceptation de la transition, augmenter les taxes portant sur les plus riches permettra de financer cette dernière (ces recettes publiques additionnelles pourraient ainsi servir à rembourser la dette contractée pour développer les infrastructures bas carbone), mais cela permettra aussi de réduire les inégalités, ce qui est un objectif en soi. Seule une taxation au niveau mondial permettrait d’éviter le départ de personnes aisées vers des économies à la fiscalité moins redistributive. La taxation des millionnaires au niveau mondial étant par ailleurs largement soutenue de par le monde, ce doit donc être un objectif de long terme. Dans le court terme cependant, la taxation des plus fortunés peut s’effectuer au niveau national, où elle représenterait malgré tout un gain net pour les finances publiques.

**Recommandation 8.** Renforcer la solidarité au sein et entre les pays et développer la coordination internationale sur le changement climatique.

Dans tous les pays sur lesquels a porté l’enquête, les répondants comprennent que les pays à hauts revenus ont une responsabilité historique vis-à-vis du changement climatique, que la réponse au changement climatique doit être mondiale, et que la répartition des efforts de réduction d’émissions entre les pays doit être juste. Ainsi, une large majorité soutient l’instauration d’un marché mondial de permis d’émissions, établissant un quota d’émissions annuel compatible avec l’objectif de l’accord de Paris, et où chaque État obtiendrait des permis d’émissions en proportion de sa population. Deux principes de justice sous-tendent une telle mesure : le principe pollueur-payeur, et un égal droit à polluer pour chaque humain. L’UE est déjà en discussion avec la Chine et certains États américains pour lier son marché de permis d’émissions (ETS) aux leurs. Le rapport Blanchard–Tirole[[20]](#footnote-20) préconise d’aller plus loin et que l'UE intègre tout pays volontaires à l'ETS en attribuant des allocations gratuites de permis d’émissions proportionnelles à la population, suivant la logique précédente. La France devrait porter cette proposition au niveau européen.

Enfin, tant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre que pour diminuer la pression sur les terres agricoles, pour une alimentation plus équilibrée et pour le bien-être animal, il est important de réduire la consommation de viande rouge. Une large majorité de Français est favorable à une interdiction de l’élevage intensif, tandis qu’une majorité s’oppose à une taxe sur la viande rouge. On peut comprendre cette opposition à l’instrument fiscal par le fait qu’il ne lutterait pas contre la souffrance animale, même si elle peut également s’expliquer par une défiance générale envers les taxes. Une première étape pour réguler la consommation de bœuf serait, à l’instar de la ville d’Helsinki, d’arrêter de servir du bœuf dans les cantines et buffets publics. Une obligation pourrait également être faite à tous les restaurants de contenir au moins une option végétarienne et une option végétalienne dans leur menu. À moyen terme, les pratiques d’élevage les plus intensives pourraient être interdites, même si une telle interdiction doit être préparée en amont pour bien spécifier ces contours et accompagner les éleveurs.

1. Les auteurs remercient Claudine Desrieux, Philippe Martin et Hélène Paris, ainsi que Madeleine Péron, qui ont suivi ce travail pour le CAE. Ils remercient également Bluebery Planterose et Ana Sanchez Chico pour les analyses et graphiques réalisés dans le cadre de cette *Note*.

   OCDE et LSE [↑](#footnote-ref-1)
2. ETH Zurich [↑](#footnote-ref-2)
3. Social Economics Lab et EU Tax Observatory [↑](#footnote-ref-3)
4. Harvard, CEPR, et NBER, membre du CAE. [↑](#footnote-ref-4)
5. Dechezlepretre, A., A. Fabre, T. Kruse, B. Planterose, A. S. Chico, et S. Stantcheva. (2022). “Fighting Climate Change: International Attitudes Toward Climate Policies”, OECD Working Paper. [↑](#footnote-ref-5)
6. En suivant la conclusion de Grömping et al. (2007), nous décomposons la variance avec la corrélation semi-partielle quadratique moyenne introduite par Lindeman, Merenda & Gold (1980), et codée dans le paquet R *relaimpo* comme la méthode LMG. Pour surmonter la dépendance d'une ANOVA simple à l'ordre des variables explicatives dans la régression, cette méthode fait la moyenne des ANOVA sur toutes les permutations de variables explicatives. [↑](#footnote-ref-6)
7. Bergquist, M., A. Nilsson, N. Harring, et S. C. Jagers. (2022). Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws. Nature Climate Change 12, 235‑240. [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://lse.eu.qualtrics.com/WRQualtricsControlPanel/File.php?F=F_9YacInO3B7TVcGy> [↑](#footnote-ref-8)
9. <https://lse.eu.qualtrics.com/WRQualtricsControlPanel/File.php?F=F_6F2lryw2eo1eQNU> [↑](#footnote-ref-9)
10. Ces effets causaux se lisent en faisant la différence entre les valeurs des groupes traités et du groupe de contrôle. Ils correspondent aux coefficients d’une régression qui inclut aussi les indicateurs sociaux et politiques. [↑](#footnote-ref-10)
11. Anderson, S., I. E. Marinescu, et B. Shor. (2019). Can Pigou at the Polls Stop US Melting the Poles?, NBER Working Paper [↑](#footnote-ref-11)
12. L’opposition à ces mesures ne peut pas se déduire directement de ces chiffres, puisqu’il faut aussi tenir compte des répondants indifférents à ces mesures : ils sont 19% pour la taxe sur les fossiles et 27% pour la taxe finançant des infrastructures vertes. Si on les exclut, le soutien relatif est de 38% et 88%, respectivement. [↑](#footnote-ref-12)
13. Pour d’autres résultats qui vont dans ce sens, voir Aklin, M. et M. Mildenberger. (2020). Prisoners of the Wrong Dilemma: Why Distributive Conflict, Not Collective Action, Characterizes the Politics of Climate Change. Global Environmental Politics 20, 4‑27. [↑](#footnote-ref-13)
14. D. Bureau, F. Henriet, et K. Schubert, “Pour le climat : une taxe juste, pas juste une taxe,” *Note CAE*, p. 12, 2019. [↑](#footnote-ref-14)
15. Quinet, A. (2019). La valeur de l’action pour le climat. [↑](#footnote-ref-15)
16. Blanchard, O. J. et D. Leigh. (2013). Growth Forecast Errors and Fiscal Multipliers. *American Economic Review*.

    Batini, N., L. Eyraud, L. Forni, et A. Weber (2014). Fiscal Multipliers: Size, Determinants, and Use in Macroeconomic Projections. *Technical Notes and Manuals* *14*, 1. [↑](#footnote-ref-16)
17. I4CE (2021) Panorama des financements climat. ; Institut Rousseau (2022). 2% pour 2°C ! [↑](#footnote-ref-17)
18. Haut conseil pour le climat (2021). Renforcer l’atténuation, engager l’adaptation. [↑](#footnote-ref-18)
19. Fisman, R., I. Kuziemko et S. Vannutelli (2020), « Distributional Preferences in Larger Groups: Keeping up with the Joneses and Keeping Track of the Tails », *Journal of the European Economic Association*. [↑](#footnote-ref-19)
20. Blanchard, O. et J. Tirole (2021), « Major Future Economic Challenges ». [↑](#footnote-ref-20)