

# Contribution du Réseau Action Climat à la consultation sur la PPE

## **Des objectifs qui nécessitent des actions supplémentaires pour être sincères**

### I- Des objectifs insuffisants

Dans le domaine de la consommation d'énergie, la PPE2 ne respecte pas les objectifs nationaux : Alors que la loi relative à la transition énergétique fixe un objectif de baisse de 50 % de cette consommation en 2050 par rapport à 2012, la trajectoire du scénario de référence à la SNBC2 et la PPE2 n'aboutit qu'à une baisse de 44 % à cette échéance. Des leviers doivent donc être ajoutés pour respecter l'objectif en vigueur et préserver le budget des ménages.

### II- Des mesures complémentaires pour respecter les objectifs de baisse de la consommation d'énergie

L'écart entre les objectifs et les résultats risque pourtant encore de se creuser. Les lois votées l'année dernière et les mesures réglementaires et financières sont insuffisantes pour respecter les trajectoires fixées et compenser le gel de la hausse de la taxe carbone.

Ainsi, il est précisé dans les documents publiés avec la consultation sur la PPE2 que « *Le projet révisé de PPE indique que les mesures en place ou annoncées, dites «acquises», décrites dans le document, devront être complétées par des mesures additionnelles pour atteindre les objectifs fixés par la loi, notamment en matière de réduction de la consommation d'énergie finale.* »

En effet, la précédente version de la PPE2 aboutissait à une baisse de 14 % de consommation d'énergie en 2028 (par rapport à 2012) avec une hausse de la taxe carbone. La nouvelle PPE2 actuellement en consultation voit cet objectif augmenté à 16,5 % alors même que la hausse de la taxe carbone a été gelée et que les mesures complémentaires mises en oeuvre depuis ne compensent pas ce gel.

Concrètement, l'échec de l'atteinte des objectifs d'économies d'énergie est déjà annoncé. Une PPE sincère ne peut laisser un écart entre les objectifs et les mesures et actions pour les atteindre. Des mesures doivent donc être ajoutées avant publication définitive de la PPE2 afin d'avoir une programmation robuste et sincère.

## 1- Transport : renforcer la sobriété et les leviers d'action pour des transports moins polluants et un réel report modal

Le secteur des transports génère 31 % des émissions de gaz à effet de serre et a dépassé de 12,6 % la part annuelle pour 2018 de son budget carbone. En cause : des voitures neuves qui émettent davantage de CO2 que précédemment et la part du fret routier en hausse, ceci en contradiction avec les trajectoires prévues dans la précédente SNBC.

### a- Mieux maîtriser les déplacements et réduire le transport de marchandises

La SNBC2 prévoit une hausse de 26 % du trafic de voyageurs en voyageurs-km tous modes confondus entre 2015 et 2050. Il faudrait au contraire réduire les déplacements, en particulier les trajets contraints, via un développement plus important au télétravail et un rapprochement entre les lieux d'habitation, de consommation et de travail.

De même, la SNBC2 prévoit une croissance du trafic poids lourds de 12 % d'ici à 2050. Une relocalisation des activités, un développement des circuits courts et la vente de produits de meilleure qualité, plus durables et réparables permettrait de réduire au contraire ce trafic.

### b- Renforcer les moyens pour assurer un report modal vers les mobilités actives, le covoiturage et les transports collectifs

Le scénario de référence de la SNBC2 prévoit un passage de 3 % à 12 % de part modale du vélo (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030. Cette part est déjà atteinte dans plusieurs villes et est donc généralisable. Mais elle nécessite des moyens renforcés.

La mise en place d'un Fonds vélo constitue une avancée. Néanmoins, les moyens budgétaires sont en deçà des besoins. Pour soutenir les collectivités territoriales, il faudrait notamment augmenter de 50 à 200 millions d'euros le fonds vélo annuellement.

Enfin, le remboursement par l'employeur des trajets domicile travail faits en covoiturage ou à vélo est rendu possible à travers le "forfait mobilité durable" mais il demeure optionnel. Les mesures facultatives ne suffisent pas pour susciter un changement de comportement à grande échelle, nécessaire pour faire face à l'urgence climatique. L'accès à tous les salariés au forfait mobilité durable devait être rendu possible au plus vite.

Enfin, le scénario de référence prévoit un développement des transports collectifs avec une progression de leur part modale de 7 points entre 2015 et 2050. Cette hausse devrait être avancée et accompagnée de moyens complémentaires.

### c- Réduire les émissions des véhicules neufs, maîtriser davantage le fret routier et le trafic aérien, rendre le train plus accessible

Les émissions de CO2 des véhicules neufs ont augmenté en France entre 2016 et 2018, nous éloignant du seuil moyen fixé par les normes européennes pour 2020. En cause notamment les ventes de SUV qui ont explosé. Pour remédier à cette tendance particulièrement néfaste pour le climat, le renforcement significatif du malus, et la mise en place d'un critère lié au poids des véhicules sont indispensables. En outre, cette dernière mesure permettrait de financer des aides au changement de moyen de transports pour le plus grand nombre, qui restent aujourd'hui insuffisantes pour les personnes les plus précaires.

La politique de transport de marchandises reste par ailleurs déconnectée des enjeux climatiques. La part du fret routier dans le transport de marchandises a augmenté fortement entre 2015 et 2018 pour atteindre plus de 89 % alors que la PPE prévoyait une baisse de cette part au profit du fret fluvial et ferroviaire. La décision du gouvernement de reporter la vignette poids lourds alors que le transport routier bénéficie d'une concurrence déloyale face au fret fluvial et ferroviaire doit donc être revue. Si la taxe sur le gazole routier a été augmentée de deux centimes, ce qui est une bonne chose, il est nécessaire et possible de mettre en place une véritable trajectoire de suppression des avantages fiscaux des transporteurs routiers, tout en aidant au renouvellement des flottes.

La consommation de kérosène augmente également encore en France en 2018. Malheureusement, l'éco-contribution sur les billets d'avion adoptée dans la loi de finance de 2020, d'un montant faible (1,5 à 18 euros), ne permettra pas de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien. Il est nécessaire d'inscrire une trajectoire de hausse de cette éco-contribution tout en supprimant les exonérations dont bénéficie le kérosène, et ainsi d'investir dans les solutions de transport durables comme le train de jour et de nuit.

Rendre le train plus accessible à tous est crucial pour le climat mais le report sine die du rapport Philizot dont la publication était prévue en 2019, trahit l'absence de solution du gouvernement pour le maintien et l'attractivité des « petites lignes » de train. Sans ressources nouvelles, le risque est grand de voir de nouvelles fermetures de lignes et de dessertes ferroviaires, alors que ces « petites lignes » de train sont vitales pour la desserte des territoires.

Pour respecter les objectifs de maîtrise de la consommation d'énergie, il faut aussi mettre un terme aux projets d'infrastructures, routiers et aéroportuaires, qui ne sont pas compatibles avec nos objectifs climatiques puisqu'ils génèrent un accroissement du trafic. Le Gouvernement a eu la sagesse d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne et Europacity, il doit maintenant appliquer une règle d'or climatique aux investissements dans les infrastructures de manière à écarter tous les projets incompatibles avec le respect de nos

budgets carbone. Il s'agit notamment des projets de contournements routiers à Rouen, Strasbourg, Arles ou bien des extensions aéroportuaires à Roissy, Marseille ou Nice.

## 2- Bâtiment : sortir de l'impasse des budgets carbone dépassés par des mesures réglementaires et d'accompagnement à une massification de la rénovation performante

Le bâtiment est le premier secteur consommateur d'énergie et représente près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre. L'ambition de la PPE de 2015 était d'accélérer le rythme des rénovations de logements pour atteindre le niveau basse consommation et ainsi réduire durablement les besoins de chauffage. L'enjeu est également de réduire la précarité énergétique, véritable fléau qui touche 5 millions de ménages.

La réalité n'a malheureusement pas été en phase avec les projections. Faute de politiques et mesures suffisantes pour engager le chantier de la massification de la rénovation performante, les émissions de gaz à effet de serre ont peu baissé, sauf en 2018, principalement du fait de la douceur de l'hiver. La part annuelle du budget carbone de ce secteur pour 2018 a donc été dépassée de 14,5 %. C'est paradoxalement un secteur où les solutions pour réduire drastiquement les émissions sont globalement connues et maîtrisées.

Le premier enjeu, dans le bâtiment, est la rénovation performante du parc existant, pour aboutir en moyenne au niveau bâtiment basse consommation (BBC) sur la totalité de ce parc en 2050, avec des exigences thermiques et énergétiques ambitieuses ainsi que des exigences fortes en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

### a- Un renforcement des objectifs sans moyens adéquats pour les atteindre

La précédente version de la PPE2 s'appuyait sur un rythme d'environ 300 000 rénovations complètes équivalentes en moyenne sur la période 2015-2030 (soit environ 1 000 000 de gestes de rénovation par an). La nouvelle version actuellement en consultation indique un rythme de rénovation qui atteint environ 370 000 rénovations complètes équivalentes en moyenne sur la période 2015-2030 (soit environ 1 200 000 gestes de rénovation par an).

L'atteinte des objectifs demande également une montée en puissance progressive, mais très rapide, de la profondeur (qualité et ampleur) des rénovations. L'observatoire BBC du

collectif Effinergie estime à 20 000 le nombre de rénovations BBC en 2019, en baisse de 30 % par rapport à 2018.

Par ailleurs, alors que le nombre de familles en difficulté pour se chauffer augmente, l'objectif de baisse de 15 % de la précarité énergétique d'ici 2020 de la loi sur la transition énergétique semble oublié.

## b- Des mesures réglementaires repoussées à bien plus tard

Le recul du gouvernement concernant l'interdiction de louer les passoires énergétiques est un très mauvais signal. C'est une nouvelle promesse de campagne d'E. Macron abandonnée lors de l'examen de la Loi énergie-Climat en 2019. En France, 3 millions de logements mis en location (soit 47 % du parc locatif privé) sont des passoires énergétiques correspondant aux étiquettes énergétiques F ou G. Plus d'1 million de locataires ont des ressources très faibles (revenus inférieurs à 15 000 €/an). Ces locataires pauvres restent aujourd'hui démunis face à des propriétaires passifs et non incités à investir dans la rénovation des logements.

## c- Les solutions de financement et d'aides toujours pas à la hauteur des enjeux climatiques et sociaux

Atteindre la neutralité carbone et sortir de la précarité énergétique demande un changement d'échelle des moyens mis en oeuvre par les pouvoirs publics et les acteurs privés.

Les solutions actuellement proposées ne tiennent pas compte du changement de paradigme nécessaire. Au contraire, les aménagements récents (réforme du CITE pour créer "Ma prime rénov", recours massif aux certificats d'économie d'énergie, baisse des moyens budgétaires pour les solutions de conseil-accompagnement publiques, suppression des bouquets de travaux) réduisent l'ambition politique, tant en volume d'aides qu'en qualité des travaux.

Pour les propriétaires pauvres en particulier, le reste à charge doit être réduit significativement et un accompagnement social mis en place pour les plus en difficulté.

La massification des rénovations performantes ne se réalisera pas sans un conseil indépendant de proximité, à même de rassurer les ménages sur les meilleurs travaux à réaliser et de les informer sur les aides financières.

## 3- Des mesures pour réduire la consommation d'électricité fortement attendues

Dans son Bilan Prévisionnel 2018, RTE indiquait : « *La maîtrise de la consommation n'est pas une option. Si la faculté de fermer les centrales au charbon demeure en cas de légère augmentation de la consommation d'électricité lors des pointes, toute action conduisant à maîtriser les pics de puissance confère des marges importantes. Ces actions peuvent être menées de pair avec une politique d'électrification pour réduire les émissions de gaz à effet*

*de serre, pourvu que le pilotage des nouveaux usages fasse partie des priorités. Enfin, un potentiel de sobriété existe au-delà de ces trajectoires et pourrait être davantage mobilisé. »*

Mettre en œuvre des actions pour réduire les pointes électriques serait un traitement de fond pour réduire le recours aux énergies fossiles pour produire de l'électricité.

François de Rugy, alors ministre, indiquait dans un communiqué en avril 2018 que, de manière prioritaire, il apparaît nécessaire d'intensifier les efforts en matière de maîtrise de la consommation d'électricité, en particulier celle de la « pointe » de demande électrique en cas de grand froid. Il précisait que le Gouvernement présenterait des mesures additionnelles d'économies d'énergie dans le courant du mois d'avril... mais cette annonce est restée sans suite.

Depuis, RTE a réalisé des calculs et a présenté dans son bilan prévisionnel 2019 l'évaluation de la puissance évitée grâce à plusieurs leviers d'action, qu'il s'agisse de maîtrise de la demande en énergie, de pilotage de la demande ou d'éco-gestes.

Des mesures allant dans ce sens doivent être intégrées à la PPE2.

## III- Énergie : une politique du “en même temps” qui freine les économies d'énergie et les renouvelables

### 1- Les énergies renouvelables soutenues, mais toujours fragiles

La France est l'un des pays européens les plus en retard sur son objectif de développement des énergies renouvelables pour 2020. En 2018, les énergies renouvelables représentaient seulement 16,5 % de la consommation d'énergie alors que la France s'est engagée au niveau de l'Union européenne à atteindre 23 % en 2020.

Les filières comme le solaire et l'éolien ont été longtemps malmenées voire freinées et d'autres, plus nouvelles comme l'éolien en mer ou la méthanisation, accusent un retard important par rapport à d'autres pays. Ainsi, alors même que notre pays dispose de vastes côtes, les premières éoliennes en mer ne produiront de l'électricité qu'en 2022.

Des groupes de travail par filière, mis en place par ce Gouvernement, ont permis de mettre en place quelques mesures de simplification pour le développement des renouvelables.

La PPE2 tend à ne voir les renouvelables que sous le prisme du coût pour l'Etat, oubliant les autres enjeux. Ainsi, elle privilégie le développement du photovoltaïque au sol au détriment du solaire sur les toits, sans intégrer les autres objectifs environnementaux de la France,

notamment sur la préservation de la biodiversité et la réduction de l'artificialisation des sols. Afin de pérenniser leur développement de manière durable, il est crucial que soit mis en place des cadres de développement adéquats pour l'ensemble des filières d'énergies renouvelables sans se restreindre uniquement au critère coût.

Par ailleurs, la PPE2 peine à prendre en compte l'enjeu du développement territorial. Les énergies renouvelables sont pourtant un moteur de développement pour les territoires, particulièrement en milieu rural. Maîtrisées et financées par les collectivités territoriales et les habitants, les installations citoyennes d'énergie renouvelable maximisent les retombées économiques locales. Celles-ci peuvent être multipliées par 2 ou 3 selon la part des investisseurs locaux au capital et le recours aux prestataires locaux.

Enfin, alors que la méthanisation commence à se développer en France et à donner des perspectives de débouchés économiques pour l'agriculture, la PPE2 envisage de passer à un système d'appels d'offres pour les installations à partir d'une certaine taille. Alors que la filière est encore fragile, passer trop tôt et pour des projets de taille moyenne vers des processus lourds comme les appels d'offres risque d'engendrer un coup de frein. Pour éviter le stop-and-go, il est nécessaire de maintenir le régime actuel de soutien, jusqu'à atteindre un seuil critique que nous avons estimé à environ un millier d'installations agricoles, tout en encadrant, si besoin de manière réglementaire, le développement de la filière afin d'assurer la durabilité des matières premières utilisées (cultures intermédiaires en particulier).

## 2- Réduire le recours aux agrocarburants

Alors que la disparition progressive des agrocarburants devrait être actée car ils n'apportent pas globalement de bénéfices pour le climat et présentent des risques sociaux et environnementaux, la PPE2 prolonge l'atteinte du plafond maximal de 7 % fixé par la Commission européenne jusqu'en 2028. De plus, si les produits à base d'huile de palme ont été exclus de la liste des agrocarburants éligibles à un mécanisme de soutien fiscal au 1er janvier 2020 par le Parlement, une note d'information de la Direction Générale des Douanes datant du 19 décembre 2019 est venue exonérer certains produits à base de l'huile de palme, les PFAD (Palm Fatty Acid Distillate), de la suppression de l'avantage fiscal. Ce recul porte atteinte aux engagements du Gouvernement français qui, dans le cadre de la Stratégie Nationale de Lutte contre la Déforestation Importée s'est engagé à "soumettre les PFAD aux dispositions concernant les agrocarburants de première génération".

Enfin, la planification d'une utilisation massive d'agrocarburants au sein du secteur aérien, combinée au manque de politique efficace de réduction de la demande, fait peser d'importantes menaces sur la réalité de leur durabilité. Ainsi, le scénario de référence de la PPE2 reprend l'objectif de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de 50 % d'agrocarburants en 2050 dans le carburant aérien (soit environ 285 millions de tonnes). De tels volumes ne sont pas susceptibles d'être atteints par le biais de biocarburants avancés remplissant de réels critères de durabilité. Ils présentent au contraire le risque d'une utilisation de carburants *drop in* peu coûteux tels que l'huile de palme, et font peser une

contrainte très importante sur les ressources en biomasse qui ne pourront satisfaire tous les usages énergétiques.

### 3- La fermeture des centrales à charbon d'ici 2022 très incertaine

La France a encore quatre centrales à charbon en fonctionnement en métropole, source d'énergie particulièrement néfaste pour le climat. Leur fermeture, déjà actée dans la précédente PPE de 2016, a été confirmée par Emmanuel Macron pour 2022. L'arrêt de ces centrales est un signal important. Elles sont responsables d'environ 2 % des émissions de gaz à effet de serre françaises. Un projet de reconversion de la centrale de Cordemais en centrales à biomasse (charbon et bois sous forme de black pellets) a été soumis pour autorisation à l'Etat. Mais cette reconversion présente des risques environnementaux pour la qualité de l'air ou en cas d'usage de quantités importantes de bois. Elle menace aussi de faire tourner la centrale bien plus que ce qui serait nécessaire pour gérer les pics de consommation d'électricité. Le plafond d'émissions fixé par le gouvernement pour mettre en oeuvre l'engagement présidentiel a d'ailleurs été fixé en fonction de ce projet de reconversion et ne permet finalement pas de sécuriser la fermeture des centrales à charbon d'ici 2022.

### 4- Un soutien maintenu au nucléaire qui met en péril la sûreté, l'avenir du système électrique français, la transition énergétique... et in fine le climat

a- L'objectif de 50 % de nucléaire dans la production d'électricité ne doit pas être décalé à 2035

RTE, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité, indiquait dans son BP2017 la possibilité, si l'on substitue le nucléaire au fur et à mesure du développement des énergies renouvelables, de fermer 16 réacteurs nucléaires d'ici 2030 et 11 de plus entre 2030 et 2035, permettant ainsi de descendre à 50 % de nucléaire dans la production d'électricité dès 2030 et à 41 % en 2035 (scénario Ampère).

La PPE2 devrait publier des scénarios alternatifs pour tenir compte de l'arrêt d'un ou plusieurs réacteurs pour raisons de sûreté.

L'anticipation des reconversions professionnelles et territoriales qui seront rendues nécessaires par la fermeture de réacteurs est un enjeu clé. Un état des lieux détaillé de l'ensemble des emplois et de la chaîne de sous-traitance pour chaque centrale nucléaire, visant à déterminer le nombre d'emplois qui seraient supprimés du fait de la fermeture de ces installations, devrait être partie intégrante de la PPE2.

## **Des conséquences préoccupantes en termes de sûreté et un accroissement de la production de déchets radioactifs**

En actant le report de la part du nucléaire et en refusant ces mécanismes, le gouvernement reconnaît implicitement qu'il tient la prolongation à 50 ans de fonctionnement et plus des réacteurs existants comme acquise (à tel point que le projet de PPE part du principe qu'une fermeture intervenant avant cette échéance serait "anticipée" et devrait ouvrir droit à dédommagement). Un tel postulat revient à nier le rôle de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), qui rappelle pourtant qu'on ne peut pas présager des résultats du réexamen de sûreté à 40 ans des réacteurs existants.. Au contraire, l'accumulation des enjeux en termes de sûreté devrait plutôt inciter à la prudence. Certains équipements non remplaçables, conçus pour une durée de fonctionnement d'une quarantaine d'année seulement, ne pourront voir leur utilisation prolongée sans rogner sur les marges. En outre, ces dernières années ont vu la découverte de scandales liés à des fraudes massives dans les usines de fabrication des composants, posant la question de leur conformité. Enfin, l'ASN alerte sur un phénomène de perte de compétences et met en doute la capacité de la filière à mener de grands travaux comme ceux prévus par EDF dans le cadre du "Grand carénage". L'application du scénario voulu par EDF et consenti par le gouvernement dans le cadre de la future PPE risque donc très fort de se traduire par une sûreté dégradée.

Par ailleurs, la prolongation du fonctionnement des réacteurs se traduira par une production accrue de déchets radioactifs, alors même qu'il n'existe aucune solution satisfaisante pour leur gestion. Le débat public mené en 2019 autour du Plan National de Gestion des Déchets et Matières Radioactives a montré combien la population refusait qu'on lui impose la poursuite de la production de tels déchets et la construction de nouveaux sites de stockage. Alors que la Demande d'Autorisation de Création du projet Cigéo à Bure devrait bientôt être déposée, des questions importantes en termes de sûreté n'ont toujours pas été réglées, et le coût très controversé du projet n'a pas été réévalué par le gouvernement.

### **Aucun plan pour les 44 réacteurs qui auront en moyenne 49 ans en 2035**

Le scénario vers lequel se dirige la France apparaît également problématique sur le plan du pilotage de la transition. À l'heure actuelle, outre l'arrêt des deux réacteurs de Fessenheim, aucun autre n'est prévu dans le quinquennat. Deux pourraient avoir lieu en 2025, deux suivants en 2027, et les 8 autres entre 2029 et 2035. Le parc nucléaire atteindra alors 49 ans de fonctionnement en moyenne. Aucune réflexion n'a été entamée sur le sort des 44 réacteurs restants. Sauf à accélérer fortement le rythme de fermetures après 2035, le gouvernement table donc sur une durée de fonctionnement de certains réacteurs qui pourrait dépasser 60 ans, ce qu'aucune centrale n'a jamais atteint dans le monde. Le parc nucléaire français ayant été construit en série, faute de s'être doté de moyens adéquats de pilotage et d'avoir plus anticipé les fermetures, le gouvernement risque ainsi d'être confronté à un effet de falaise, avec comme seule alternative la poursuite du fonctionnement d'installations vieillissantes au risque d'un accident ou la fermeture brutale d'un grand nombre de réacteurs. Le report de la réduction de la part du nucléaire ne relève donc pas du pragmatisme, mais d'un attentisme irresponsable.

## **Une hausse des exportations d'électricité et un risque sur les prix**

En outre, le scénario proposé par la PPE2, s'il est effectivement mis en oeuvre, (report de la fermeture des réacteurs couplé à un développement même insuffisant des énergies renouvelables, et ce alors même que RTE prévoit une baisse ou en tout cas une stagnation des consommations électriques), aboutira à une hausse forte des exportations d'électricité, celles-ci étant multipliées par 3 ou 4. Ce scénario de hausse n'est pourtant ni réaliste ni souhaitable. Cette surcapacité pourrait aboutir à une baisse globale du prix de marché de l'électricité, alors même que le coût de production risque d'augmenter avec les nombreux travaux à prévoir. Par ailleurs, cela revient à prendre le risque de la prolongation de réacteurs vieillissants pour prétendre alimenter en électricité nos voisins... qui ne veulent pas de cette électricité nucléaire.

## **b- Un pari insensé pour des EPR au coût exorbitant**

Les déboires sur le chantier de l'EPR de Flamanville atteignent un niveau inégalé (11 ans de retard et une multiplication par presque 4 des coûts initiaux), à tel point qu'EDF évoquait un constat d'échec et reconnaissait une perte de compétence. Lors de la publication du projet de PPE, le Gouvernement avait promis qu'aucune décision concernant la construction de nouveaux réacteurs ne serait prise avant 2021, voire avant la mise en service de l'EPR de Flamanville.

Pourtant, la décision semble déjà prise en haut lieu. Le 12 septembre, le gouvernement a adressé un courrier à EDF lui enjoignant de mettre la filière en ordre de marche en vue de la construction de 6 nouveaux réacteurs EPR sur trois sites différents. Selon une note interne à EDF, ce programme coûterait au minimum 46 milliards d'euros. Même s'il ne s'agit officiellement que d'un scénario parmi d'autres (un scénario 100 % renouvelable étant en cours d'élaboration en lien avec RTE), l'assurance d'EDF laisse transparaître une décision de poursuivre la fuite en avant pour garantir "le maintien des compétences". Pourtant, le président de l'ASN lui-même souligne que l'enjeu actuel n'est pas une question de perte de savoir-faire hautement technique lié au fait de ne pas avoir construit de réacteurs pendant 20 ans, mais plutôt de compétence professionnelle.

En outre, ces nouveaux projets ne sont pas justifiés d'un point de vue énergétique, RTE ayant montré dans son bilan 2035 qu'aucun réacteur n'était nécessaire au moins jusqu'à cette date. Ils vont par ailleurs à l'encontre de la volonté des citoyens : rappelons que 67 % des membres du G400, le groupe de citoyens tirés au sort pendant le débat public sur la PPE, s'étaient déclarés hostiles à la construction de nouveaux EPR. Enfin, ces nouvelles constructions soulèvent une opposition locale liée à la destruction de terres agricoles.

## **Parier sur le nucléaire, une impasse pour l'avenir pour le climat**

Comme le montrent les analyses récentes comme celles du [World Nuclear Report](#), parier sur le nucléaire constitue une perte de temps et d'argent face à l'urgence climatique. Alors que le soutien à la rénovation énergétique et aux énergies renouvelables reste largement insuffisant, consacrer des centaines de milliards d'euros pour des travaux hasardeux de prolongation de réacteurs vieillissants pose question. Surtout, au vu des retards et surcoûts

des réacteurs EPR en construction, parier sur de nouveaux réacteurs constitue un gaspillage pur et simple et une réponse désastreuse à l'urgence climatique.

Enfin, en termes d'adaptation, la question de la vulnérabilité au changement climatique du parc existant et de nouveaux réacteurs ne peut être esquivée. [D'après les dernières projections](#), une grande partie des sites nucléaires situés sur le littoral pourrait se situer sous le niveau de submersion décennal d'ici 2030. En outre, selon l'étude [Explore2070](#), il faut s'attendre à une baisse de 10 à 40% du niveau des cours d'eau. Maintenir des réacteurs en fonctionnement rajoutera au stress hydrique, voire risque d'être de plus en plus compromis. D'ores et déjà, les derniers étés ont vu des arrêts de réacteurs ou réduction de puissance liés aux conditions climatiques.

## VIII- Financements, gouvernance, transversalité : quelle cohérence des politiques publiques ?

### 1- Un déficit d'investissements publics et privés

Le Panorama des investissements climat produit chaque année par I4CE est un rappel répété du manque d'investissements dans les principaux secteurs de la transition écologique pour atteindre les objectifs fixés par la SNBC et la PPE.

A l'automne 2019, I4CE estimait le manque d'investissements publics entre 7 et 9 milliards d'euros par an. Cette estimation ne prenant pas en compte le retard accumulé ni l'ensemble des secteurs (l'agriculture n'est pas encore couverte par exemple), le manque d'investissement chiffré est donc a minima.

Deux arguments erronés justifient l'inaction :

- Celui qui fait miser sur le seul investissement privé. Or, pour l'heure, de nombreux investissements dans la transition écologique ne trouvent pas leur modèle économique (par exemple la rénovation des logements). Le soutien public, notamment à travers des subventions, est aujourd'hui le levier le plus important pour mobiliser l'épargne des ménages.
- Les investissements verts seront financés par la fin des investissements nocifs. Ce n'est pas forcément le cas du fait d'un décalage dans le temps : même un agenda offensif de suppression des niches fiscales défavorables renvoie la hausse des investissements à quelques années plus tard. Alors même que ces investissements peuvent faciliter la transition des secteurs concernés par ces niches.

La France pourrait faire beaucoup plus, d'autant qu'une dynamique européenne autour du Green Deal replace la question des investissements au coeur des stratégies de transition.

## 2- Les niches fiscales et subventions en faveur des énergies fossiles à peine réduites

L'addition des différentes subventions en faveur des énergies fossiles montre que la France finance encore largement ces énergies du passé nocives pour le climat. Avec plus de 20 milliards d'euros<sup>1</sup> elles dépassent le montant des investissements supplémentaires évalués entre 15 et 18 milliards d'euros qui seraient nécessaires chaque année d'ici 2023 pour s'engager vers la neutralité carbone<sup>2</sup>.

Une condition sine qua non pour réussir le pari d'une stratégie climatique ambitieuse est la suppression de ces subventions, d'une manière progressive pour accompagner les secteurs concernés mais au plus tard en 2025, pour honorer l'engagement de la France auprès du G7 de mettre fin à ces financements.

Il y a des avancées qui restent cependant largement en deçà de l'ambition nécessaire pour gagner la course et préserver un monde avec un réchauffement global limité à 1,5°C. La loi de finances de 2020 a acté des changements timides concernant trois dépenses fiscales et les garanties publiques du Trésor pour soutenir l'exportation :

1. Jusqu'ici existait un taux réduit de taxation pour l'utilisation du gazole non routier. Cette niche fiscale (n°800201) représentait pour 2019 1,9 milliard d'euros. Malgré des oppositions fortes, notamment du secteur du BTP, la suppression en 3 ans a été votée. Par contre le secteur agricole n'est pas concerné et un certain nombre d'autres exemptions ont été ajoutées, notamment pour des activités où aucune technologie alternative n'existe. La suppression progressive est accompagnée de dispositifs de « suramortissement » afin de soutenir les investissements dans des engins de substitution.
2. Le transport routier de marchandises bénéficie d'un taux réduit de taxation du gazole. Ce taux réduit a été diminué de 2 centimes d'euro par litre en 2020. Par contre la trajectoire pour la suite reste inconnue. Aucune annonce n'a été faite sur un calendrier de suppression des 25 centimes d'euro par litre restants que représente cet avantage fiscal...
3. L'absence de taxation du kérosène pour le transport aérien représente la niche fiscale défavorable au climat la plus importante : 7,2 milliards d'euros par an (avec un taux de taxation équivalent à l'essence et une prise en compte de la TVA). Les recettes de 180 millions d'euros de l'éco-taxe sur les billets qui a été actée avec la loi de finances 2020 en attendant une solution européenne représentent une somme dérisoire en comparaison et ne feront pas baisser les émissions du transport aérien

---

<sup>1</sup> 18,8 Md € de dépenses fiscales sur la TICPE (avec 7,2 Md € kérosène et 3,5 Md € différence diesel – essence)

1,6 Md € de dépenses relatives à la péréquation tarifaire dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain (DOM-TOM et Corse)

700 M € garanties à l'export

<sup>2</sup> I4CE (2019) "Panorama des financements climat"

<https://www.i4ce.org/wp-core/wp-content/uploads/2019/09/I4CE-Panorama2019.pdf>

4. Depuis 2009, la France a octroyé 9,3 milliards d'euros de garanties publiques pour soutenir l'industrie du pétrole et du gaz à l'export. Le gouvernement et les députés de la majorité se sont contentés de confirmer l'interdiction des garanties à l'export pour le charbon (décidée en 2015) et d'y mettre fin aux financements export pour le secteur du charbon et des hydrocarbures non-conventionnels (pétrole et gaz de schiste) ainsi que pour les projets prévoyant du torchage de routine. Ces mesures sont peu ambitieuses car elles étaient déjà mises en oeuvre ou ne représentent qu'une infime partie des projets actuellement soutenus. La majorité des projets pétroliers et gaziers restent à l'heure actuelle éligibles aux garanties à l'export - un scandale pour le climat et les droits humains.

Lors des débats sur le projet loi de finances, Bruno Le Maire a indiqué que la suppression des niches fiscales et des garanties publiques du Trésor seraient abordées dans le cadre du Pacte productif. Il est primordial que toute baisse des impôts sur la production soit conditionnée à une suppression des niches et subventions néfastes pour le climat et la biodiversité d'ici à 2025.

## **Gouvernance**

Les liens avec les Régions et avec les territoires sont quasiment inexistantes. Alors qu'une grande partie des politiques de transition énergétique doivent être réalisées localement (transports alternatifs, accompagnement à la rénovation des logements, énergies renouvelables...), la cohérence entre les objectifs nationaux et les politiques régionales et territoriales n'est pas assurée. Les Régions ont réalisé leurs schémas régionaux (SRADDET) sans cadre méthodologique formel et personne ne sait si la somme des SRADDET aboutit ou pas aux objectifs nationaux de la PPE2. Cet enjeu ne peut pas être laissé de côté.