

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

## I- Des objectifs insuffisants

La SNBC2 prévoit un objectif de long terme renforcé avec la neutralité carbone en 2050, mais des jalons intermédiaires au contraire amoindris. Le budget carbone pour 2019-2023 passerait de 398 Mt CO<sub>2</sub>eq d'émissions annuelles moyennes à 422 Mt CO<sub>2</sub>eq (la France émettrait donc davantage de gaz à effet de serre que ses engagements initiaux de 2015). Pourtant, le Haut Conseil pour le Climat (HCC) recommande de baisser le budget carbone prévu pour cette période pour être cohérent avec la neutralité carbone fixée pour 2050. Ce report à plus tard des baisses d'émissions et des transformations nécessaires serait un signal très alarmant.

Le Haut Conseil pour le Climat a pourtant rappelé dans son rapport en juin dernier que la France devrait multiplier par au moins trois d'ici 2025 la baisse annuelle de ses émissions de gaz à effet de serre pour atteindre ses objectifs.

Par ailleurs, dans le domaine de la consommation d'énergie, la SNBC2 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 ainsi que des outils de gouvernance plus robustes sont nécessaires pour respecter les objectifs

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 le rapport d'accompagnement de la consultation sur la SNBC2 : *“Toutefois, ces mesures ne suffisent pas à l'atteinte des cibles de réduction prévues en 2030 et 2050. Des mesures complémentaires devront être prises pour atteindre intégralement les objectifs, afin notamment de compenser le gel de la trajectoire de la taxe carbone. Pour*

*traduire ces politiques et mesures supplémentaires, des signaux prix fictifs ont été introduits dans les modèles. Concrètement, il s'agit d'augmenter virtuellement les prix des énergies fossiles pour traduire des mesures qui incitent les ménages et les entreprises à réaliser des économies d'énergie et à investir dans la performance climatique. Les signaux prix ont été calibrés de sorte que les cibles de réduction d'émission de CO2 soient atteintes."*

Concrètement, l'échec de l'atteinte de budgets carbone à venir est déjà annoncé. Une SNBC 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 SNBC2 afin d'avoir une stratégie robuste et sincère.

Il en va de même pour la baisse de la consommation d'énergie. La précédente version de la SNBC2 et 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 SNBC2 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. La tenue de cet objectif est donc inatteignable sans mesures complémentaires.

## 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 PPE.

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

Le scénario sur lequel s'appuie la PPE2 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 du télétravail et un rapprochement entre les lieux d'habitation, de consommation et de travail.

De même, ce scénario prévoit une croissance du trafic poids lourds de 12 % d'ici à 2050. Pourtant, une véritable politique de report modal vers le rail ou le fluvial tout comme la relocalisation des activités, le 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 montant du fonds 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 sa mise en place reste optionnelle. 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 SNBC 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 budgets carbone, 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 SNBC 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. Faut 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 SNBC2 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 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). Pourtant, cette hausse du nombre de rénovations prévues ne s'appuie pas sur des mesures ou dispositions nouvelles et à même de l'étayer.

Par ailleurs, 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.

Enfin, 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) 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- Agriculture et alimentation : du mieux sur la baisse de la consommation de viande, mais un blocage sur les engrais azotés

L'agriculture est responsable de près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, en particulier via le méthane des ruminants et le protoxyde d'azote des engrais. La SNBC2 confirme l'objectif de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre du secteur agricole en 2050, dans le cadre de la neutralité carbone.

#### a- La baisse de la consommation de viande et de produits d'origine animale à confirmer

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment de méthane, ainsi que la déforestation importée, il convient de limiter les excès de consommation de produits animaux et de produits transformés et d'augmenter la consommation de légumineuses, de fruits et légumes et de produits durables, notamment issus de l'agriculture biologique.

Des mesures ont été prises ces derniers mois pour aller dans ce sens : une expérimentation de deux ans d'un menu végétarien par semaine dans toutes les cantines scolaires, des orientations allant dans ce sens dans le Programme national nutrition santé (PNNS). D'autres sont attendues comme la stratégie sur les protéines végétales (en cours d'adoption) qui devrait pour la première fois concerner également la production de protéines à destination de l'alimentation humaine et formuler des mesures de soutien au développement des filières de légumes secs en France.

Ces mesures sont des points positifs concernant les émissions de gaz à effet de serre liées à l'alimentation, mais elles sont encore trop peu concrètes. Il faut maintenant transformer l'essai en fixant des objectifs précis dans la SNBC2 et en déclinant les outils et mesures opérationnels permettant de les atteindre. En ce sens, nous demandons l'inscription de l'objectif suivant dans la SNBC2 : une division par 2 de la consommation de protéines animales d'ici à 2050 et la baisse de 20 % de la consommation de protéines animales d'ici à 2022.

Surtout, nous demandons la mise en place de politiques publiques à la hauteur afin d'atteindre ces objectifs de la SNBC2 : formation des professions intermédiaires (médecins, pédiatres, puériculteurs, travailleurs sociaux, etc.), des gestionnaires, cuisiniers et personnels de service de la restauration collective, et des élus locaux sur la santé et la nutrition, les protéines végétales et les impacts environnementaux et climatiques de l'alimentation, mais aussi éducation à l'alimentation, programmes de prévention sur

l'alimentation saine et durable (par les caisses primaires d'assurance maladie, collectivités locales, PMI, etc.), interdiction de la publicité télévisuelle pour des produits agroalimentaires les plus nocifs à l'heure d'écoute des enfants.

Par ailleurs une prime à la conversion devrait être attribuée pour les cantines passant au bio local et végétarien. L'expérimentation d'un menu végétarien par semaine dans les cantines scolaires doit être pérennisée et étendue à l'ensemble de la restauration collective.

Encourager la baisse de la consommation de produits animaux et des produits transformés, associé à une augmentation de la consommation de produits bio sera économe pour les consommateurs et les agriculteurs, améliorera la santé de tous et permettra des économies dans les dépenses publiques de santé.

## 2- Le tabou des engrais azotés

43 % des émissions de l'agriculture française correspondent à du protoxyde d'azote, émissions largement imputables aux engrais azotés de synthèse appliqués sur les cultures. Par ailleurs, la production de ces engrais chimiques est aussi à l'origine d'importantes émissions de gaz à effet de serre car intrinsèquement liée à l'industrie des énergies fossiles pour produire de l'hydrogène (servant à la fabrication d'ammoniac).

Alors que la première stratégie nationale bas carbone (SNBC) de la France prévoyait de réduire de 30 kg les engrais azotés de synthèse par hectare de terre agricole entre 2010 et 2035, les tendances ne sont aucunement alignées avec cet objectif. Entre 2007 et 2017, la quantité d'engrais azotés appliqués a même augmenté en passant de 81,6 kg à 83,9 kg par hectare.

La France est le premier consommateur d'engrais chimiques en Europe. Pollution des eaux, pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre : les engrais chimiques sont un véritable cocktail nocif pour l'environnement. Leur recours est pourtant largement favorisé par une politique agricole commune inadaptée, dont la France est le premier pays bénéficiaire.

Dans le cadre de la SNBC2, il est essentiel que la France se dote d'un objectif et d'indicateurs chiffrés ambitieux de réduction absolue des apports d'engrais azotés de synthèse sur les terres agricoles françaises.

Une refonte de la prochaine politique agricole commune, actuellement discutée au niveau européen, et qui fera l'objet d'un débat public en France, est également une étape indispensable pour redévelopper les alternatives aux engrais chimiques, comme la culture des plantes légumineuses. Pour sortir de cette dépendance aux engrais de synthèse climaticides, il est enfin primordial de mieux taxer leurs externalités négatives depuis la production jusqu'à l'utilisation en développant une fiscalité environnementale adéquate, permettant de contribuer notamment au financement de la transition agroécologique, via un système de bonus-malus sur les engrais azotés de synthèse par exemple, qui permettrait de favoriser le recours aux légumineuses et engrais organiques.

Par ailleurs, il faudrait supprimer dans l'orientation A4 le recours à la réduction du travail du sol. En effet, les tous récents résultats présentés par l'INRA sur le 4/1000 (juin 2019<sup>1</sup>) ont invalidé la thèse selon laquelle le moindre travail du sol permet une séquestration additionnelle du carbone dans les sols.

## 4- Energie : Baisser l'usage des fossiles et éviter les fausses solutions

Le secteur de l'énergie est relativement peu émetteur de gaz à effet de serre en France. Des progrès sont néanmoins possibles et des leviers doivent être actionnés.

### a- Réduire la consommation d'électricité, en particulier pendant les pointes hivernales et estivales

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 qui apporterait davantage de souplesse pour fermer des moyens de production, notamment les centrales à charbon, et réduire l'usage de gaz fossile pour la production d'électricité.

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.

La SNBC2 doit intégrer des mesures concrètes pour une meilleure maîtrise de la pointe électrique particulièrement carbonée.

### b- 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 SNBC2 et la PPE2 prolongent 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

---

<sup>1</sup> <https://reseauactionclimat.org/etude-inra-sequestration-carbone/>



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, la SNBC2 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.

### c- Ne pas faire le pari risqué d'une relance du nucléaire

#### **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).

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

En actant le report de la baisse de la part du nucléaire à 50 % à 2035, le Gouvernement reconnaît implicitement qu'il tient la prolongation à 50 ans de fonctionnement et plus des réacteurs existants comme acquise. 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. 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.

#### **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.

### **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. 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.

### **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. Le Gouvernement affirme qu'aucune décision concernant la construction de nouveaux réacteurs ne sera prise avant 2021, voire avant la mise en service de l'EPR de Flamanville.

Pourtant, la décision semble déjà actée. 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. Pourtant, ces nouveaux projets ne sont pas justifiés d'un point de vue énergétique, RTE ayant montré dans son bilan 2017 qu'aucun nouveau réacteur n'était nécessaire au moins jusqu'à 2035.

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

De manière récurrente, l'idée reçue d'un nucléaire bon pour le climat est véhiculée. Pourtant, 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 des bâtiments, aux infrastructures de transports alternatifs et aux énergies renouvelables reste largement insuffisant, consacrer des centaines de milliards d'euros pour des travaux hasardeux de prolongation de réacteurs vieillissants et de construction de nouveaux réacteurs pose question. Surtout, au vu des retards et surcoûts des réacteurs EPR en construction, parier sur de nouveaux réacteurs constitue un risque de gaspillage pur et simple et une réponse hasardeuse à l'urgence climatique.

## **5- La réduction de l'artificialisation des sols traitée seulement au cas par cas**

La préservation des sols est cruciale pour stocker le carbone et préserver les zones naturelles et les terres agricoles. Pourtant l'artificialisation des sols s'est accéléré en France

au cours des dernières années : la surface imperméabilisée totale en métropole est passée en 30 ans de 20 000 km<sup>2</sup> à près de 33 000 km<sup>2</sup> selon le rapport du Comité pour l'économie verte de février 2019. Leur artificialisation par la construction de bâtiments ou de routes contribue par ailleurs à augmenter les besoins en transports. 280 000 hectares d'espaces naturels supplémentaires seront artificialisés d'ici 2030 si rien n'est fait, soit un peu plus que la superficie du Luxembourg. Ces dix dernières années, elle s'est surtout produite au détriment de terres agricoles, pour un usage d'habitat individuel, d'infrastructures et de bâti agricole. Elle croît actuellement à un rythme plus rapide que la croissance de la population, étant peu corrélée au besoin d'accueil de populations supplémentaires mais à l'étalement urbain de faible intensité ou de mitage.

Il est donc possible d'agir en favorisant la densification dans les zones déjà artificialisées, en particulier pour les logements, et en évitant la sous-utilisation de l'espace urbain (la vacance des logements a augmenté de l'ordre de 80 000 par an entre 2006 et 2015). La construction de nouvelles infrastructures de transport (ou leur extension), de nouvelles zones commerciales ou encore d'entrepôts devrait être découragée voire interdite.

Si le gouvernement a pris des décisions allant dans le bon sens avec l'arrêt des projets d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, de centre commercial d'Europacity, il ne mène pas une politique plus globale dans ce domaine, agissant au cas par cas avec des décisions isolées.

Pour atteindre l'objectif de *zéro artificialisation nette* fixé par le plan biodiversité de 2018 (à une échéance non définie), un ensemble de mesures structurantes sera nécessaire.

## 6- La réduction de l'empreinte carbone doit être accompagnée de leviers plus précis

Les politiques nationales sur le climat se concentrent sur les émissions nationales. Or, si ces émissions dites territoriales ont baissé ces dernières années, les émissions liées à notre consommation sont, elles, restées stables. En clair, les émissions liées aux importations se sont peu à peu substituées aux émissions réalisées sur le territoire national et elles représentent dorénavant plus de la moitié des émissions engendrées par nos consommations et nos modes de vie.

Réduire notre impact sur le climat implique d'agir également sur ces émissions "importées".

À titre d'exemple, le secteur textile, 4<sup>ème</sup> émetteur de gaz à effet de serre au niveau mondial, qui représente près du quart de notre empreinte carbone, et affiche en France des niveaux de consommation très élevés (plus de 39 vêtements par an par habitant), ne fait l'objet d'aucune mesure : pas d'incitation à la sobriété, pourtant nécessaire pour rester à +1,5°C de réchauffement, pas de réincorporation de fibres recyclées dans les vêtements, alors que moins d'1 % des vêtements mis sur le marché aujourd'hui en contiennent. Des obligations réglementaires sur ce secteur doivent être prises. Ce constat vaut également pour la filière de la construction, responsable de 5 % des émissions mondiales.

De même, la France s'est dotée d'une Stratégie Nationale de Lutte contre la Déforestation Importée (SNDI) fin 2018. S'il convient de saluer cette ambition, la mise en oeuvre de la SNDI peine à démarrer et certaines décisions sont totalement à contre-courant, telle la poursuite de l'avantage fiscal pour l'huile de palme. La France reste aussi un importateur majeur de soja (3,5 millions de tonnes par an) pour l'alimentation animale dont une part significative est issue de la déforestation.

## 7- Financements, gouvernance, transversalité : La cohérence des politiques publiques doit être assurée

### a- 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.

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.

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.

### b- 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>2</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>3</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

---

<sup>2</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>3</sup> I4CE (2019) "Panorama des financements climat"

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

concernés mais au plus tard en 2025, pour honorer l'engagement de la France auprès du G7 de mettre fin à ces financements.

### c - Des aides à l'exportation qui assurent toujours le chaos climatique

Concernant les garanties publiques du Trésor allouées à des projets d'énergies fossiles, le projet de SNBC2 ne dresse aucune trajectoire de cessation complète de ces subventions aux énergies fossiles. Le gouvernement se contente de ne reprendre que partiellement ce qui a été acté dans la loi de finances 2020 et décide même, contre la volonté des parlementaires, de ne pas étudier de trajectoires pour mettre fin aux soutiens à des projets d'exploitation de nouveaux gisements gaziers. Le gouvernement ne peut écarter d'un revers de la main la question du gaz fossile, représentant aujourd'hui la moitié de l'encours de Bpifrance Assurance Export, d'autant plus que cette part est amenée à augmenter au vue de l'activité des entreprises françaises du secteur des hydrocarbures. Le gaz fossile n'est pas une énergie de transition. Ouvrir de nouveaux gisements gaziers (en Arctique ou au Mozambique par exemple) est contraire au respect des objectifs de l'Accord de Paris et aux engagements de la France en matière de biodiversité (protection des pôles et des océans).

La France doit mettre fin à toutes les garanties à l'exportation dans le secteur des énergies fossiles d'ici 2022, avec un point d'étape en 2021 sur la fin du soutien aux projets liés à l'exploitation de nouveaux gisements de pétrole et gaz (recherche, exploration et infrastructures associées).

### d- Des premières briques d'une gouvernance climat à renforcer

Si le climat est une priorité, alors l'ensemble des politiques publiques doit être en cohérence avec le cap fixé. Pour cela, une gouvernance robuste est indispensable avec un suivi régulier, des garde-fous et une réactivité forte quand les résultats dérapent pour prendre des mesures complémentaires.

Des premières briques ont été créées : le Haut Conseil pour le climat réalise une évaluation des résultats en matière de climat et fait des recommandations. Le Conseil de défense écologique est un autre élément de cette gouvernance climat. Réunissant les ministres concernés, il doit permettre de rendre les politiques compatibles avec les objectifs sur le climat. Pour autant, ces réunions, si elles ont abouti jusque là à des décisions ponctuelles allant dans le bon sens comme l'arrêt des projets d'Europacity et de Montagne d'Or, n'ont pas encore permis d'intégrer l'enjeu du climat dans les politiques industrielles, agricoles ou commerciales de notre pays.

De nouvelles briques à cette gouvernance sont nécessaires pour que la France respecte ses budgets carbone. Ainsi, les lois ne sont actuellement pas évaluées au regard de leur cohérence avec les budgets carbone. En conséquence, elles contiennent des dispositions qui sont souvent soit insuffisantes pour respecter les plafonds d'émissions de gaz à effet de serre, soit même en contradiction avec les trajectoires fixées. Le HCC a publié récemment un rapport "Evaluer les lois en cohérence avec les ambitions" qui fait des propositions pour

rendre compatibles les lois avec les objectifs sur le climat. Ces propositions devraient être intégrées à la SNBC2.

Quant aux liens avec les Régions et avec les territoires, ils sont quasiment inexistant. Alors qu'une grande partie des politiques d'atténuation doivent être réalisées localement (transports alternatifs, accompagnement à la rénovation des logements, ...), la cohérence entre les objectifs nationaux et les politiques régionales et territoriales n'est pas assurée. Les Régions ont réalisées leurs schémas régionaux (SRADDET) sans cadre méthodologique formel et personne ne sait si la somme des SRADDET aboutit ou pas aux objectifs nationaux.

## e- Des indicateurs de suivi qui permettent de mieux expliquer les écarts éventuels avec les budgets carbone

Le suivi qui sera réalisé régulièrement permettra de constater l'évolution des émissions de GES par rapport aux budgets carbone. En cas d'écart, surtout s'il s'agit d'un dépassement, les indicateurs de suivi doivent aider à l'analyse des causes de ce dérapage. Pour cela, les indicateurs doivent être liés aux activités les plus émettrices pour chaque secteur d'activité.

Ainsi, dans le secteur des transports, les indicateurs associés au transport de voyageurs et de marchandises permettront de donner un éclairage utile sur les résultats réels, en comparaison avec les hypothèses du scénario de référence qui sous-tend les budgets carbone.

Dans le secteur du bâtiment, le manque de statistiques sur le nombre de rénovations et leur niveau de performance rend l'analyse difficile. L'observatoire de la rénovation actuellement en préparation devrait apporter des éléments essentiels afin de comparer les résultats à la trajectoire prévue de 370 000 rénovations équivalent complètes par an.

Dans le secteur de l'agriculture, les principales sources de gaz à effet de serre sont le méthane des ruminants et le protoxyde d'azote des engrais azotés. Les indicateurs prévus actuellement devraient être plus explicites pour analyser les éventuels écarts avec le scénario de référence, avec en particulier l'évolution du cheptel bovin et ovin et la réduction absolue des apports d'engrais azotés de synthèse sur les terres agricoles françaises, notamment via le suivi des ventes annuelles..

Enfin, dans le secteur de l'industrie, les émissions sont principalement due à certains secteurs (chimie, métallurgie, matériaux de construction...). Afin d'analyser l'évolution des émissions de GES, des indicateurs concernant les quantités produites (de ciment, de verre...) devraient être ajoutés dans l'orientation I1.