



Monsieur Emmanuel Macron, Président de la République

En copie : Madame Barbara Pompili, Ministre de la Transition écologique
Monsieur Clément Beaune, Secrétaire d'Etat chargé des affaires européennes

Paris, le 9 novembre 2020

Objet : relèvements de l'ambition climatique européenne pour 2030

Monsieur le Président de la République,

La crise sanitaire, économique et sociale que nous connaissons ne trouvera son issue qu'en rendant nos sociétés plus résilientes et durables. En décembre, les Chefs d'État et de gouvernement européens se réuniront une nouvelle fois pour débattre et définir un objectif climatique européen pour 2030, devant être la boussole des transformations à venir. Le Conseil européen des 10 et 11 décembre sera la dernière chance pour l'Union de relever le niveau d'ambition de sa contribution nationale déterminée (NDC) avant la date butoir de fin 2020 où les parties de l'Accord de Paris doivent soumettre de nouvelles contributions pour aligner leurs trajectoires climatiques avec l'objectif de limiter le réchauffement global à +1,5°C. Alors que la France co-organise le sommet du 12 décembre prochain à l'occasion des 5 ans de la signature de l'Accord de Paris, **elle doit pleinement s'engager à ce qu'un accord sur une hausse de l'ambition climatique européenne soit trouvé en décembre**. Elle doit agir dans le cadre du débat européen, mais aussi à travers ses relations bilatérales pour faire émerger un compromis à la hauteur de la crise climatique. Alors que les grands émetteurs d'Asie s'engagent tour à tour à des objectifs de neutralité carbone à la moitié du siècle, la France, comme l'Union européenne, ne peuvent s'affranchir de leurs responsabilités pour endiguer la crise climatique.

Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUÉ) indique qu'il faudrait réduire les émissions mondiales de 7,6 % par an d'ici à 2030 pour contribuer à l'objectif de limitation du réchauffement à +1,5°C, **ce qui reviendrait à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre européennes d'au moins 65 % d'ici à 2030 (par rapport à 1990)**. Le Parlement européen a fait un pas dans cette direction en votant en faveur d'un objectif de 60 % au sein de la Loi Climat européenne, d'ores et déjà soutenu par plusieurs États membres, le Danemark, la Finlande et la Suède. Nous vous appelons à porter, a minima, ce niveau d'ambition.

Pour un accord ambitieux qui assure la qualité des politiques européennes et des investissements pour la transition écologique :

Le Plan de la Commission européenne souligne un certain nombre d'options politiques pour baisser les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030. Nous sommes conscients que la hausse de notre ambition climatique implique une modification profonde des politiques publiques à l'échelle nationale comme européenne. L'accord entre les Chefs d'État et de gouvernement de décembre devra non seulement fixer le niveau d'ambition, mais aussi veiller à assurer la **qualité des politiques et des investissements dans la transition et à préserver l'architecture climatique de l'Union européenne**. L'agenda de transformation du Green Deal européen ainsi que les investissements effectués dans le cadre du plan de relance Next Generation EU devront amorcer la transition pour 2030.

Pour cela, il est essentiel que les **conditionnalités climatiques** soient renforcées dans le Cadre financier pluriannuel européen et le plan de relance Next Generation EU. **Les instruments financiers européens ne doivent pas financer de projets néfastes au climat et à l'environnement**, comme les énergies fossiles. Cela doit être une priorité de la France dans les semaines qui viennent.

Un **mécanisme d'inclusion carbone aux frontières** de l'Union sera nécessaire si toutes les réformes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie européenne sont menées, dont la mise en place d'un prix du CO2 élevé et robuste qui inclut la fin des quotas ETS gratuits, ainsi que des objectifs de réduction d'émission contraignants pour les grandes entreprises. Ce mécanisme sera alors utile afin de permettre un alignement international pour l'ambition climatique.

En revanche, certaines propositions de la Commission nous semblent, non seulement inefficaces, mais surtout risquées pour le futur cadre d'action climatique européen. Parmi celles-ci, nous souhaiterions attirer votre attention sur trois points : les risques d'un objectif climatique net et de l'extension du système ETS aux transports routiers et aux bâtiments et la nécessité d'inclure l'aviation et le maritime international dans la NDC européenne.

- Le risque d'un objectif net, c'est-à-dire incluant les puits carbone

La Commission européenne propose un objectif de réduction *nette* des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, incluant l'absorption par les puits carbone, comme les forêts ou les sols agricoles. L'objectif de 55 % sera alors affaibli, puisque la réduction réelle ou brute est estimée au mieux à 52,8 % par la Commission européenne. Pire, **cette nouvelle comptabilisation fait disparaître un objectif de réduction réel ou brut**, c'est-à-dire de réduction à la source. Les États membres seront alors libres de choisir leur ratio entre réductions d'émissions réelles et absorptions des émissions. Or, les émissions négatives se "fabriquent" (en plantant des arbres, en finançant des projets, etc.). Un objectif net n'incite donc pas aux réductions d'émissions à la source. Pourtant, les scientifiques répètent qu'il faut

réduire les émissions et accroître les puits de carbone en même temps. Par ailleurs, il est important de noter qu'une tonne de CO2 absorbée n'est pas équivalente à une tonne réduite, étant donné qu'elle est souvent relâchée par la suite dans l'atmosphère. Enfin, la disparition d'un objectif de réduction réel va rendre plus difficile la comparaison entre les pays, mais aussi dans le temps.

Les organisations de la société civile souhaitent que la France puisse porter **deux objectifs distincts : un objectif de réduction des émissions à la source pour 2030 et un objectif réaliste d'absorption** par les puits de carbone naturels. Les technologies de séquestration du carbone étant à ce jour immatures, et comportant de nombreux risques socio-environnementaux, ces objectifs ne devraient pas les inclure.

- Les risques sociaux et économiques de l'extension du marché carbone européen (ETS) aux transports routiers et aux bâtiments

La Commission européenne entend accroître le rôle du marché carbone européen (ETS) dans l'atteinte d'un objectif climatique d'au moins 55 % de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Pour cela, elle formule notamment la proposition d'étendre l'ETS aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Les organisations de la société civile souhaitent attirer votre attention sur les risques sociaux et pour le climat d'une telle proposition.

Premièrement, en intégrant ces secteurs dans le système ETS, **la Commission envisagerait de supprimer les objectifs nationaux contraignants** du règlement sur le partage de l'effort climatique qui concerne notamment le transport, le bâtiment, l'agriculture et les déchets. **Nous pensons qu'il est extrêmement dangereux de supprimer les objectifs nationaux.** Cela désinciterait les Etats à agir pour le climat et les déresponsabiliserait dans l'atteinte de l'objectif collectif européen. Cette décision serait un coup de frein marqué à l'action climatique dans beaucoup de pays européens. La France, qui fait entendre la voix de l'ambition dans les négociations européennes, ne devrait pas accepter un tel recul.

Deuxièmement, l'intégration du transport routier et du bâtiment dans l'ETS se traduirait par une très faible baisse des émissions dans ces secteurs. En achetant des crédits carbonés, les fournisseurs de carburant transféreraient la charge de la décarbonation aux secteurs de l'industrie et de l'énergie.

Enfin et contrairement à une taxe carbone nationale, le prix du CO2 dans le système ETS serait amené à augmenter drastiquement, hors de toute maîtrise des pouvoirs publics et **se répercutant sur les prix du carburant et du chauffage.** Les enseignements du mouvement des Gilets jaunes sont assez clairs : pour être socialement acceptable, le prix du CO2 doit être défini de manière juste et les recettes redistribuées pour soutenir les plus précaires et la transition. La proposition d'extension n'offre pas ces garanties.

C'est pour ces raisons que les organisations de la société civile et de consommateurs s'opposent à cette option et privilégient d'autres leviers d'actions dans ces secteurs comme une hausse des standards de CO2 pour les véhicules légers par exemple, qui ont démontré leur efficacité pour orienter le marché automobile dans une transition vers l'électrique, même si elles doivent être réformées et renforcées pour orienter le secteur des transports sur une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris.

- La nécessité d'intégrer les secteurs de l'aviation et du maritime international dans la NDC européenne

L'inclusion de l'aviation et du maritime international dans le champ des secteurs couverts par la NDC est indispensable. Dans le cas contraire, l'esprit même de l'Accord de Paris et le principe d'équité visant à ce que l'ensemble des émissions générées par les États soient prises en compte, seraient bafoués. **La croissance des émissions de CO2 et non CO2 du transport maritime et aérien international est par ailleurs susceptible d'annihiler les efforts effectués par les États membres dans les autres secteurs économiques**, et notamment au sein du secteur des transports. Ces évolutions représentent une menace pour les trajectoires fixées par un nouvel objectif climatique européen et celui de neutralité climatique. Cela aura un impact sur les budgets carbone nationaux, comme n'ont pas manqué de le souligner le Haut Conseil pour le Climat français.

Les organisations de la société civile souhaitent que la France puisse porter l'inclusion de l'aviation et du maritime dans la NDC européenne afin de couvrir et d'amorcer une transition de ces secteurs en Europe. Un budget carbone contraignant devrait être fixé pour l'aviation et le transport maritime international dans la législation. La faiblesse des dispositions adoptées dans un cadre international par l'OMI ou l'OACI, qui ne permettent pas de garantir des trajectoires de réduction des émissions nécessaires dans ces secteurs, vient renforcer cette nécessité.

Monsieur le Président, le débat sur l'ambition climatique européenne que vous aurez à mener en décembre sera structurant pour l'action de l'Union et de ses États-membres pour les dix prochaines années et à très court terme pour l'efficacité climatique du plan de relance européen et des plans de relance nationaux. La réponse à la crise sanitaire est une opportunité d'engager des transformations profondes en faveur de la transition écologique et d'une société plus juste et résiliente. Il est essentiel que la France puisse à la fois porter le niveau d'ambition que préconise la science et soutenir une architecture des politiques climatiques européennes efficace, juste et robuste.

Nous vous prions, Monsieur le Président de la République, de recevoir l'assurance de notre très haute considération.

Morgane Créach, Directrice du Réseau Action Climat - France

Wendel Trio, Directeur du Climate Action Network - Europe

Diane Strauss, Directrice France de Transport & Environment

Jean-François Julliard, Directeur de Greenpeace - France

Manuèle Derolez, Déléguée générale du CCFD-Terre Solidaire