

Décryptage du mémo transmis par le gouvernement dans sa réponse du 15 février

1. A propos des émissions de gaz à effet de serre

L'Etat déclare : "La France a baissé ses émissions de 1,5% par an en moyenne entre 2005 et 2016, soit -16,1% entre 1990 et 2016."

La réalité : Les émissions sont reparties à la hausse depuis 2015, en dépassant les plafonds d'émissions nationaux autorisés de 6,7% en 2017. L'écart 2015-2018 entre l'action et les promesses est d'au moins 4%. C'est 4% de trop.

Le gouvernement ne précise rien dans son mémo sur les obligations qui lui incombent en matière de lutte contre le changement climatique, à l'exception de l'objectif européen de baisse des émissions de gaz à effet de serre (directive de 2009), qui, d'après le gouvernement, sera respecté. S'il est exact que la France a baissé ses émissions de 16% entre 1990 et 2016 et respectera probablement son objectif européen pour 2020, celui-ci fut établi en 2009 à des niveaux très faibles et incohérents avec l'Accord de Paris de 2015. Et encore moins avec l'atteinte d'un facteur 8 doublé d'une neutralité carbone en 2050 au niveau français.

La France a dépassé ses plafonds d'émissions de 6,7% en 2017

Plus notable encore, un écart grandissant est en train de se créer à court terme vis-à-vis des plafonds annuels d'émissions de gaz à effet de serre (appelés "budgets carbone"), fixés par l'Etat. En effet, les émissions françaises, qui devraient se réduire chaque année, augmentent depuis 2015 et pour 2017, étaient de 6,7 % au-dessus de la cible¹. **En réaction à cela, c'est le gouvernement actuel qui a décidé de relever ses plafonds autorisés, plutôt que de prendre de nouvelles mesures pour rattraper le retard.**

Le gouvernement minimise en outre le constat de non respect des objectifs de la "Stratégie nationale bas carbone" (SNBC) au prétexte notamment que **la France aurait adopté un "Plan climat" en juillet 2017 et que les écarts de réalisation des objectifs seraient faibles**. En réalité, le plan climat a fixé des objectifs à long terme (2030, 2040 et 2050), mais il est dénué de moyens et d'actions concrètes à court terme. Par ailleurs, le gouvernement reconnaît que l'écart prévu avec les objectifs de la SNBC pour le premier budget carbone sera dépassé de 4% environ. Dans un contexte d'urgence climatique, c'est 4% de trop. Minimiser ainsi ces écarts, c'est donner un mauvais exemple aux autres pays et prendre à la légère la menace directe qui pèse sur nos enfants et petits-enfants.

Avec les émissions "importées, l'empreinte carbone de la France est restée au même niveau que 1995

Enfin, les émissions liées aux produits importés par la France ont augmenté depuis 1990, ce qui ramène en réalité l'empreinte carbone de la France au même niveau que 1995².

2. A propos de la loi hydrocarbures

L'Etat déclare : "Cette loi est une première étape importante vers la sortie des énergies fossiles en décidant de laisser le pétrole, le gaz et le charbon dans le sous-sol plutôt que de l'extraire, afin qu'elle n'augmente pas les émissions de CO2".

La réalité : La France ne produit que 1% de sa consommation. Malgré cette loi, les permis pétroliers et gaziers pourront être prolongés à 2040 voire au-delà. Les articles 7, 8, 9 et 10 ne sont pas appliqués.

La loi sur les hydrocarbures met un terme à l'octroi de nouveaux permis de recherche ou d'exploitation de pétrole ou de gaz sur le sol français à partir de 2017. Cependant, ce gouvernement a décidé, sous l'influence des compagnies pétrolières et contre l'intention initiale de Nicolas Hulot, de faire voter l'autorisation de la prolongation des permis déjà octroyés jusqu'en 2040, voire au-delà. Les industriels pourront donc continuer à exploiter leurs soixante-deux concessions existantes.

Des permis pétroliers et gaziers pourraient être prolongés jusqu'à 2040 voire au-delà

En outre, les articles 7, 8, 9 et 10 de la loi sur les hydrocarbures, qui prévoient notamment des rapports à l'Assemblée nationale et des décrets pour la bonne mise en oeuvre de la loi, ne sont pas respectés.

3. A propos du secteur des transports (30% des émissions nationales en 2016)

L'Etat déclare : "Pour faire baisser les émissions des transports, le plan climat fixe un objectif de fin de vente des voitures "thermiques" en 2040 et a mis en place une prime à la conversion automobile améliorée de 4000 euros"

La réalité : Les émissions des transports en France sont de 12% supérieures aux niveaux de 1990. La consommation de carburants reste stable. La prime auto bénéficie encore à 47% de véhicules diesel et 46% d'essence. Ce gouvernement a refusé d'inscrire dans

[1] Source : observatoire climat-énergie, Réseau Action Climat, CLER : <https://www.observatoire-climat-energie.fr>

[2] https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/01/23/gaz-a-effet-de-serre-la-france-sur-la-mauvaise-pente_5245904_3244.html

la Loi d'orientation des mobilités l'objectif de fin de vente des voitures diesel et essence pour en renforcer l'application et la contrainte. Il y a encore 7,8 milliards d'euros publics qui partent dans les niches fiscales du transport routier et aérien.

La prime de 4 000 euros pour changer de véhicule, mise en avant par le gouvernement, favorise essentiellement l'achat de véhicules diesel (47%) ou essence (46%), principalement d'occasion (60%). Seulement 7% de véhicules acquis grâce à la prime sont électriques. Les organisations demandent depuis des années que la prime soit rendue plus écologique en arrêtant d'encourager l'achat de véhicules diesel ou essence. Elles demandent aussi qu'elle puisse profiter à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique à la place de sa voiture.

En outre, réduire la question des émissions des transports à l'acquisition de véhicules est une vision très limitée : la transition écologique passera par le report vers d'autres modes de transports que la voiture (vélo, transports en commun, marche, train), par la sobriété et la limitation des déplacements (télétravail, baisse des trajets en avion, lutte contre l'étalement urbain).

Seulement 7% de véhicules acquis grâce à la prime sont électriques.

Le Ministre omet de citer dans sa lettre les niches fiscales qui profitent aujourd'hui aux secteurs très polluants que sont le transport routier et l'avion (absence de taxe sur le kérosène). Ces exonérations ont coûté 7,8 milliards d'euros en 2017 selon le Réseau Action Climat. La suppression des avantages fiscaux accordés à ces secteurs est un impératif climatique et de justice sociale.

7,8 milliards d'euros : C'est le coût des avantages fiscaux accordés au transport routier et aérien

Le gouvernement met en avant le volontarisme de la France sur les normes européennes d'émissions de CO2 des camions. Or, l'accord trouvé au niveau européen il y a quelques semaines est très modeste. Les objectifs de réduction retenus (de -15% en 2025 et -30% en 2030 par rapport à 2019), restent bien en-deçà de la trajectoire nécessaire pour que le secteur contribue au respect de l'accord de Paris. Ce dernier suppose une réduction des émissions de ce secteur d'au moins 50% en 2030. En outre, le seuil minimum de vente de véhicules "à faibles émissions" demandé aux constructeurs de camions pour sortir du diesel reste... non contraignant ! L'industrie bénéficie de dérogations jusqu'en 2025. Ce gouvernement n'a pas agi pour augmenter les efforts à fournir dès 2025, alors que le Parlement européen et les principales entreprises du secteur de la logistique et de la distribution demandaient des réductions beaucoup plus rapides.

4. A propos des investissements publics dans la transition écologique

L'Etat déclare : "Les dépenses de l'Etat pour lutter contre le réchauffement climatique sont (...) substantielles".

La réalité : Pour rattraper entre 2019 et 2023 le retard et couvrir les besoins initiaux, il faudrait investir entre 55 et 85 milliards d'euros par an d'argent public et privé, selon I4CE. Le manque d'investissement public dans la rénovation énergétique des bâtiments est patent puisqu'au mieux 300 000 rénovations (la plupart non performantes) ont lieu chaque année, loin des 500 000 fixés dans la loi de transition énergétique de 2015.

Certes, les investissements publics de l'Etat en faveur de la transition écologique existent et ne sont pas équivalents à zéro. La question posée par l'Affaire du Siècle - et de nombreux autres experts - c'est : ces dépenses suffisent-elles à atteindre les objectifs que la France s'est fixé ? La réponse est non.

D'après l'Institute for Climate Economics (I4CE), en 2018 il manquait encore 10 à 30 milliards d'euros d'investissements annuels (publics et privés) pour atteindre la trajectoire des objectifs nationaux en matière de climat. **Ce retard annuel conduit à un retard cumulé qu'il devient de plus en plus difficile à rattraper.** Pour le rattraper entre 2019 et 2023 et couvrir les besoins initiaux, il faudrait investir entre 55 et 85 milliards d'euros par an.

L'Etat ne publie pas les chiffres précis de ses investissements publics dans la transition écologique mais **l'exemple de la rénovation énergétique des bâtiments, dans laquelle la part des investissements publics joue un rôle essentiel, donne une illustration de l'écart entre les besoins et les moyens mis en œuvre. En 2017, le déficit d'investissement se situe entre 5 et 8 milliards d'euros par an. Le combler nécessiterait une hausse de 35 à 60 % des investissements annuels (I4CE).**

10 à 30 milliards d'euros d'investissements annuels (publics et privés) : c'est ce qui manque pour atteindre la trajectoire des objectifs nationaux en matière de climat.

Dans sa réponse à l'Affaire du Siècle, le gouvernement met en avant les 14 milliards d'euros du plan "rénovation énergétique des bâtiments" de 2018, qui selon lui permettront de mettre fin aux passoires énergétiques en dix ans. Il se félicite aussi que l'Etat consacre 1,2 milliard au crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), qui aide les ménages à engager des travaux de rénovation. Cependant, l'ancien ministre Nicolas Hulot a indiqué que **l'objectif de 500 000 rénovations par an était irréaliste, faute de moyens financiers suffisants.** Et même si l'objectif était réalisé, il est insuffisant pour atteindre la neutralité carbone en 2050, qui suppose entre 700 000 et un million de rénovations par an. I4CE

note aussi que ces engagements ne se sont pas traduits par des effets sensibles sur l'enveloppe financière des aides publiques, restée plutôt stable entre 2016, 2017 et 2018. En outre, l'une des principales aides à la rénovation pour les ménages a été fortement réduite : le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) a vu son budget divisé par deux en 2019.

L'Etat ne finance pas suffisamment la transition, et continue de financer les énergies fossiles. Or, aucune règle claire n'a été adoptée par l'administration publique afin d'exclure des financements publics les projets d'énergies fossiles, d'étalement urbain ou d'infrastructures de transports carbonés (route et aéroport). Au contraire, de nombreux exemples actuels témoignent du fait que les projets néfastes au climat perdurent et sont soutenus par l'Etat : grand contournement autoroutier de Strasbourg, Europacity, extension de l'aéroport de Roissy ou encore financement de projet de cogénération dans les centrales à charbon. En outre, en tant qu'actionnaire d'EDF – qui gèrent 34 centrales à charbon dans le monde et déclare détenir des parts (de 19 % à 100 %) dans 100 centrales fossiles dont 13 au charbon – l'Etat contribue indirectement au financement d'activités néfastes au climat. A l'international également, 8 % des financements de l'Agence française de Développement dans le domaine de l'énergie étaient encore destinés à des projets d'énergies fossiles.

5. A propos du prétendu leadership européen de la France sur le climat

L'Etat déclare : "La France est un leader européen sur le climat"

La réalité : La France ne respectera ni son objectif européen sur les énergies renouvelables pour 2020, ni celui sur l'efficacité énergétique. La France continue d'accepter que l'UE négocie et signe des accords de commerce climaticides, y compris avec des pays voulant sortir de l'Accord de Paris comme les Etats-Unis.

La France a joué un rôle important dans la conclusion de l'Accord de Paris en 2015, essentiellement grâce à la force de son réseau diplomatique et au volontarisme de ses discours, plus que de ses actes. Sa véritable valeur se joue dans son respect par les Etats qui l'ont signé. C'est pourquoi, le leadership international et européen de la France passe par des actes concrets pour mettre le pays en cohérence avec l'accord de Paris. Or, ces actes manquent encore à l'appel. En témoignent la relève par le gouvernement des plafonds d'émissions de gaz à effet de serre de la France jusqu'en 2024, alors qu'ils devraient drastiquement baisser.

En particulier, **le gouvernement se garde bien de préciser dans sa réponse aux 4 organisations que la France est totalement en dehors des clous en ce qui concerne le respect de la directive européenne de 2009 sur les énergies renouvelables (voir figure 1), et celle sur l'efficacité énergétique.** Deux textes pour lesquels les institutions européennes ont commencé à faire savoir à la France que son retard devenait très problématique. Voir par exemple la lettre de mise en demeure envoyée en janvier 2019 par la Commission à la France (et à d'autres Etats membres) sur la transposition de la directive sur l'efficacité énergétique, ou encore les données récentes d'EUROSTAT sur le non respect par la France de ses objectifs d'énergies renouvelables (ci après).

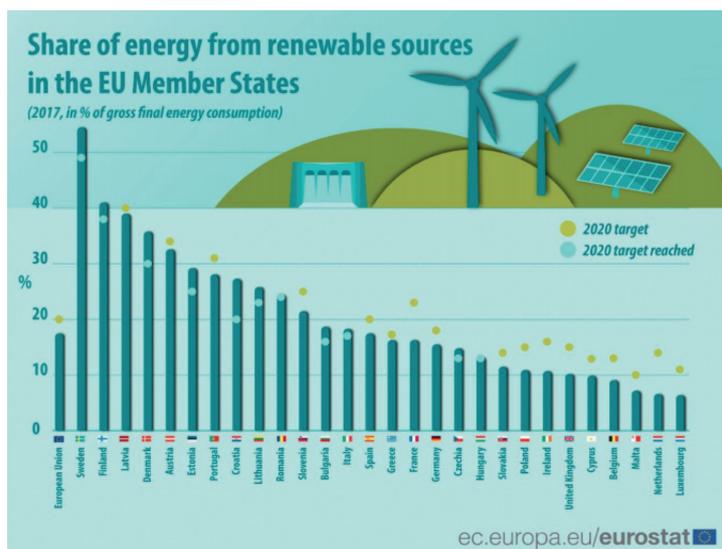


Figure 1. Source Eurostat

En outre, **la France continue de promouvoir les accords de libre-échange au niveau européen. C'est incompatible avec la lutte contre le changement climatique.** La France n'a respecté aucun des engagements pris dans son "plan d'action CETA" sur la politique commerciale de l'UE. Deux nouveaux accords de commerce et d'investissement avec Singapour viennent tout juste d'être votés par l'UE, allongeant ainsi la liste des accords négociés en toute opacité. La France a aussi voté en faveur de la relance des négociations du "TTIP bis" avec les Etats-Unis.

Ces accords ne respectent aucun des engagements de façade pris par le gouvernement français dans son plan d'action CETA : on n'y trouve ni accord de Paris dans les clauses essentielles, ni chapitre développement durable contraignant, ni obligation de ratifier les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail, ni reconnaissance du principe de précaution, ni veto climatique.