



Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

Urgence Climat Urgence Humanité



Urgence Climat Urgence Humanité est une association loi 1901 qui dresse le constat que le réchauffement climatique dû aux rejets de CO₂ est une menace vitale pour l'humanité. Pourtant malgré la constance du message scientifique les émissions de CO₂ ne cessent de croître.

Urgence Humanité Urgence Climat a pour objet de communiquer sur l'urgence et la gravité de la situation au regard du réchauffement climatique et de favoriser la mobilisation des énergies et volontés vers l'action, par tous moyens notamment pédagogiques.

Contact :

Didier Guénin – Président
didierguenin@wanadoo.fr

Le point de vue d'Urgence Climat Urgence Humanité sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Le contexte mondial devant lequel se trouvent individuellement chacune et chacun et collectivement les nations est bien résumé dans le préambule du projet de la SNBC 3, rappelant que "le monde est engagé dans une course contre la montre existentielle face à l'urgence climatique.

Cette urgence ne se retrouve ni dans la rédaction actuelle de la SNBC ni dans les objectifs, notamment pour ce qui concerne la prise en compte de l'impérieuse nécessité de réduire drastiquement nos émissions de méthane et l'exigence de sortir rapidement de notre dépendance aux énergies fossiles.

Aussi proposons d'intensifier le développement de la mobilité électrique comme voie de décarbonation et de réindustrialisation et d'accélérer le remplacement des chaudières à gaz par des PAC.

La France dispose d'un potentiel unique en Europe avec une électricité abondante et décarbonée. La SNBC devrait s'emparer plus avant de cet atout pour en faire un levier puissant de l'accélération de sa décarbonation.

Et le meilleur moyen pour y parvenir serait de rendre les citoyens acteurs des choix en leur proposant des leviers fiscaux significatifs leur permettant de définir leur propre trajectoire de réduction de GES.

Accélérer la réponse à l'Urgence Climatique

S'inscrire dans la COP21 et inclure les avancées des COP26 et COP 28

Les premiers mots du projet de la SNBC 3 affichent le cap "tracer un chemin vers l'atteinte des objectifs de l'accord de Paris sur le climat", faisant fi des résultats de la COP26 à Glasgow portant l'ambition de "limiter le réchauffement climatique en deçà de 2°C si possible 1,5°C" à "limiter le réchauffement climatique en deçà de 1,5°C", et n'intégrant que très faiblement les résultats de la COP28 à Dubaï de "transitionner hors de énergies fossiles".

Pourtant le contexte mondial est bien résumé dans le préambule du projet de la SNBC 3, rappelant que "le monde est engagé dans une course contre la montre existentielle face à l'urgence climatique."

Nous pourrions donc nous attendre à une stratégie d'accélération forte sur les enjeux cruciaux pour la France de sortie du pétrole et du gaz.

Paradoxalement sur ces deux points, la rédaction actuelle de la SNBC 3 (mais la consultation en cours vise à améliorer le texte) fait davantage penser à l'addition de "trajectoires possibles" (même si ce faisant cette version provisoire permet d'identifier les minima accessibles) qu'au tracé d'une courbe volontariste donnant aux auteurs les impulsions propres à accélérer les trajectoires sectorielles.

Partant des constats issus du run 2 il nous paraît donc nécessaire d'inclure dans la version définitive l'orientation plus fermement affirmée de la baisse de consommation de méthane et de la définition des conditions d'accélération du déploiement de la mobilité électrique.

Une priorité absolue : décarboner les transports

Ainsi notre première remarque porte sur l'ambition en termes de transport.

Alors que l'industrie qui a parfaitement tenu ses objectifs au cours des SNBC 1 et 2 a droit à 6 pages, et que l'agriculture (dont l'effort attendu en volume est modéré) bénéficie d'un record de 11 pages, le transport qui est pourtant le principal contributeur en volume et le "mauvais élève" des SNBC 1 et 2 est traité en 7 pages. Pire son principal contributeur, le transport

des particuliers, n'a droit qu'à 1 page. Cette faiblesse de propositions, d'inflexions et d'incitations laisse à croire en une frilosité quand il s'agit de tracer une voie pour le citoyen.

Cette impression est confirmée par la synthèse de la planification énergétique de France Nation Verte qui interpelle. Ainsi le volet "produire" est le plus développé, à la différence du volet "se déplacer", alors même que la France est en avance sur le 1^{er} dans son impact GES et que le second "se déplacer" est le principal enjeu de la France en termes de réduction de son empreinte carbone.

Cette frilosité questionne d'autant plus que lorsque l'on propose aux citoyens des incitations, comme pour les voitures électriques en leasing, ceux-ci s'en saisissent répondent favorablement.

Assurément viser 90 MtCO₂ l'an pour le transport sur la SNBC c'est accepter que le premier contributeur ne baisse que de 27% sa contribution en deux SNBC 2 et 3 cumulées, quand le bâtiment a déjà baissé de 33% sur la seule SNBC 2, que l'énergie a déjà baissé de 45% sur la seule SNBC 2 et que l'industrie a même déjà baissé sur 49% sur la seule SNBC 2.

L'électrification de la mobilité est d'autant plus pertinente en France que notre pays dispose d'une électricité abondante, décarbonée et parmi les moins chers en Europe. Les chiffres de la Norvège, où plus de 90% de voitures neuves achetées sont électriques, montrent qu'une accélération de la voie de L'électrification est possible et immédiatement accessible.

Au-delà du CO₂, réduire drastiquement les émissions de CH₄, beaucoup plus impact à court terme

Notre seconde remarque porte sur l'ambition affichée en termes de réduction de nos émissions de méthane qui est faible.

Pour agir dans un esprit de "course contre la montre", sachant que le potentiel de réchauffement global du méthane est 80 fois supérieure à celui du CO₂, il serait logique d'accélérer dans les premières années la réduction des émissions de méthane. Or entre 2019 et 2033 il est proposé une baisse des émissions de CO₂ de 45 % quand la baisse des émissions de CH₄ inscrite dans la version actuelle de la SNBC 3 n'est que de 26 %

Et ceci s'accompagne du développement de la méthanisation pour 50 TWh. Si la méthanisation est une solution pertinente pour les déjections animales et les résidus de cultures, car il s'agit d'une valorisation énergétique de déchets fatals, on peut raisonnablement s'interroger sur la part des Cultures Intermédiaires à Vocation Énergétique (CIVE) qui est porté de 4% à 19% dans la version actuelle de la SNBC3.

Faire du détournement de terres agricoles une voie de moindre réduction de notre consommation d'énergie, alors même que les besoins alimentaires et la nécessité de préserver des écosystèmes sont deux autres enjeux cruciaux, nous paraît hautement discutable.

Ce d'autant plus que la moindre capacité d'absorption de nos forêts nous conduit à ne pas respecter les objectifs nets de la SNBC 2 de 15 Mt de CO₂, et conduit mécaniquement à réduire drastiquement notre capacité résiduelle d'émissions brutes. Aussi le potentiel naturel devrait tendre vers une optimisation du puit carbone plutôt que d'un ajout de production énergétique.

L'électricité décarbonée en France insuffisamment pris en compte

Alors que le besoin énergétique en France n'est pas avéré. La France va exporter en 2024 plus de 80 TWh en Allemagne, Italie, Royaume-Uni ou Belgique notamment.

Certes à l'échelle planétaire ces exportations d'électricité décarbonée permettent à nos voisins de réduire leurs émissions de CO₂.

Au regard de la productivité et du développement de l'économie française il est dommage que ces quelques 20% de capacités énergétiques décarbonées et compétitive ne soient pas mis à profit par la France pour accélérer sa sortie du méthane.

Il nous semble essentiel de s'emparer de cet outil stratégique dont dispose notre pays pour penser ses actions autour de cette électricité. La rédaction actuelle de la SNBC3 donne davantage l'impression que l'on considère comme une énergie à rationaliser comme les autres, alors même qu'il conviendrait dans le temps court qui est devant nous d'en faire notre principal vecteur de réduction de nos émissions de GES.

Proposition de rééquilibrage des trajectoires sectorielles

Ceci nous amène à proposer une révision des trajectoires.

Concernant le transport alors que le budget carbone de 2019 était de 134 MtCO₂, et celui de la 2ème période était de 129, nous proposons par la SNBC 3 :

> 109 pour la 3ème période (versus 113)

> 73 pour la 4ème période (versus 82)

Concernant l'énergie alors que le budget carbone de 2019 était de 46 MtCO₂, et celui de la 2ème période était de 48, nous proposons par la SNBC 3 :

> 29 pour la 3ème période (versus 32)

> 20 pour la 4ème période (versus 26)

En revanche nous suggérons d'alléger les ambitions côté bâtiment pour tenir compte de la réalité de solvabilité des acteurs. Ceci tout en réduisant de 2% sur la 3ème période la consommation de méthane et de 4% sur la 4ème période par conversion accrue vers la PAC, mais en reportant partiellement les travaux d'enveloppe du bâtiment afin d'arriver aux objectifs globaux que nous proposons.

Ainsi alors que le budget carbone de 2019 était de 76 MtCO₂, et celui de la 2ème période était de 78, nous proposons par la SNBC 3 :

> 50 pour la 3ème période (versus 48)

> 36 pour la 4ème période (versus 33)

Enfin, nous reprenons les trajectoires concernant les autres secteurs.

Il en résulte une baisse de 10 MtCO₂ sur la 3ème période et une baisse de 12 MtCO₂ sur la 4ème période.

Ceci nous paraît nécessaire compte tenu des incertitudes sur les puits de carbone, et pour disposer d'une petite marge de manœuvre en cas de moindre atteinte par un des secteurs.

Conclusion

Nous concluons en saluant d'une part le travail de tous les acteurs pour la réalisation du présent document dans sa version provisoire.

D'autre part nous souhaitons une plus grande mise en main du sujet par les citoyens, non seulement au travers des débats comme ceux qui ont eu lieu mais également et surtout en mettant en œuvre des outils interactifs notamment fiscaux permettant aux citoyens de se sentir acteurs de la lutte contre le réchauffement au travers de leurs choix.

Il existe sur la mobilité électrique et sur le déploiement de la PAC des leviers à mobiliser pour donner à lire à chacun de nos concitoyens les bénéfices du changement de véhicule et de mode de chauffage.

Le dispositif de leasing social pour les véhicules électriques a montré que quand on propose à nos concitoyens des opportunités de mettre en cohérence leurs aspirations à être acteurs de la lutte contre le réchauffement climatique et leur besoin de gérer leur pouvoir d'achat alors ceux-ci s'en emparent.

Plutôt que d'être prescriptif dans de nombreux domaines, soyons incitatif dans quelques-uns. L'urgence de la situation appelle à des victoires rapides.