

# Pascal Canfin L'Etat est vraiment au rendez-vous du financement public de la transition écologique

Le président de la commission environnement du Parlement européen et secrétaire général délégué de Renaissance appelle les entreprises à « jouer le jeu » afin d'organiser le passage à l'économie zéro carbone

Après des années de débats sur la nécessité de faire ou non la transition écologique, nous sommes passés à une nouvelle étape : non plus celle du pourquoi, mais celle du comment. Comment organiser collectivement à grande échelle et à la vitesse dictée par l'urgence de la crise climatique et de l'effondrement de la biodiversité la transition vers la neutralité carbone en moins d'une génération ?

Pour réaliser une telle transformation de notre économie, nous avons besoin de planifier le changement. Et c'est ce que nous déployons en France et en Europe.

Tout d'abord, planifier les nouvelles règles du jeu est un élément essentiel pour donner de la visibilité aux entreprises dans leurs investissements et aux ménages dans leurs choix, en matière d'acquisitions de voitures ou d'immobilier, par exemple. C'est le cœur du côté « normatif » de la planification, qui est inséparablement français et européen. Les exemples sont nombreux : interdiction progressive de la location des passoires thermiques classées G, puis F ; organisation du passage à la mobilité routière zéro émission de CO<sub>2</sub>, avec la fin, en Europe, de la vente de voitures thermiques en 2035, ou encore l'incorporation obligatoire de carburants non fossiles pour tous les vols au départ d'Europe.

Ces règles sont indispensables pour donner le cap et permettre aux acteurs économiques d'organiser leurs investissements. C'est précisément pour couvrir l'ensemble de l'économie et des enjeux multiples de la transition que le Green Deal européen comporte soixante-quinze lois !

## Une loi de programmation climatique

L'aspect normatif est indispensable, mais, seul, il ne garantit en rien le succès de la transition. Car la planification doit bien sûr être financée et c'est là le deuxième élément-clé. D'où l'importance des 7 milliards d'euros de crédits budgétaires supplémentaires dans le budget 2024 qui nous amènent à un total de 40 milliards d'euros rappelé par le président de la République dans ses inter-



**L'ÉCOLOGIE NE RELÈVE PLUS DU SEUL MINISTÈRE DÉDIÉ MAIS BIEN DE LA RESPONSABILITÉ DE LA TOTALITÉ DU GOUVERNEMENT**

ventions récentes, nous mettant au bon niveau pour tenir les objectifs fixés notamment par le rapport de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz.

En effet, les 66 milliards d'euros mentionnés dans ce rapport couvrent l'ensemble des investissements publics et privés supplémentaires nécessaires dans l'économie sur une année. Environ deux tiers de ce surinvestissement vert doivent venir du secteur privé (entreprises et ménages) et un tiers du public (une vingtaine de milliards d'euros), partagé

entre l'Etat, les collectivités locales, la Caisse des dépôts... Les 7 milliards d'euros supplémentaires font que, pour la première fois, l'Etat est vraiment au rendez-vous du financement public de la transition. Il faudrait maintenant compléter cet engagement par une loi de programmation climatique qui assurera que la marche franchie en 2024 sera bien pérennisée. Et la bataille pour la planification des ressources financières se joue également en Europe. Avec la transformation de la Banque européenne d'investissement en Banque du climat de l'Union européenne et avec le plan de relance historique de 750 milliards d'euros, des étapes importantes ont été franchies. Mais la négociation des nouvelles règles du pacte de stabilité et de croissance est encore en cours et nous nous battons pour qu'elles intègrent la planification écologique.

## Objectivation

Le troisième élément-clé de la planification écologique à la française est l'innovation introduite en matière de gouvernance. Nous sommes le seul pays en Europe à avoir confié à la première ministre la responsabilité de cette planification. Et cela change la donne, car l'écologie ne re-

lève plus du seul ministère dédié mais bien de la responsabilité de la totalité du gouvernement. Au moment des arbitrages budgétaires par exemple, la première ministre n'oublie pas qu'elle est chargée de la planification écologique !

Cette innovation est doublée de la création du secrétariat général à la planification écologique (SGPE). Là encore, le pari commence à être gagnant. Son but premier est de documenter de manière très précise ce que la transition vers la neutralité climatique implique, secteur par secteur, enjeu par enjeu. Et, donc, de sortir de la négociation de « marchands de tapis » pour objectiver les choses, non depuis un ministère en particulier mais depuis Matignon. Cette objectivation rend les choix plus solides et donc plus difficiles à contrer. C'est ainsi, sur la base des travaux du SGPE, que les arbitrages budgétaires ont été rendus et ont abouti exactement aux 7 milliards d'euros objectifs comme étant nécessaires à l'atteinte de nos objectifs.

Reste maintenant à déployer une quatrième dimension de la planification écologique : celle de la contractualisation avec les acteurs économiques. Car il ne suffit pas d'avoir les bonnes règles et l'argent nécessaire pour accompagner, en-

core faut-il que la société joue le jeu ! C'est le nouveau défi de la planification à la française, et, soyons clairs, ce n'est pas l'exercice où les Français sont les meilleurs !

Nous pourrions donc utilement regarder ce qui a marché ailleurs, comme les négociations climatiques aux Pays-Bas ou le pilotage de « Suède zéro fossile ». Dans ces pays connus pour leur grande capacité de négociations collectives, les acteurs-clés du passage à l'économie zéro carbone, publics et privés, ont organisé ensemble le partage des risques, des investissements, assuré la cohérence des choix technologiques, etc. C'est exactement ce que nous devons maintenant faire en France.

## Contrats de décarbonation

Un premier exemple positif est l'aboutissement des contrats de décarbonation avec les 50 sites industriels français les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>. A eux seuls ils représentent 60 % des émissions industrielles. La méthode est simple et nouvelle : l'Etat et les acteurs économiques-clés permettant de décarboner ces sites de production, par exemple en passant à l'hydrogène zéro carbone, passent un contrat qui répartit les responsabilités de chacun. Ces négociations seront signées en octobre. Elles sont un test important de notre capacité à déployer une planification contractuelle qui vient compléter la planification normative.

Aucune grande bataille n'a été menée et gagnée sans planification ni organisation collective. L'écologie ne fait pas exception. Et la France peut être fière de faire partie de ceux qui la créent. ■

*Pascal Canfin est secrétaire général délégué du parti Renaissance et député européen (groupe Renew Europe). Il préside la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire du Parlement européen*

# Anne Bringault Les contradictions d'Emmanuel Macron risquent de nous mener à l'échec

Dans ses récentes annonces sur la planification écologique, le chef de l'Etat est resté silencieux sur de nombreux leviers indispensables à une transition juste, estime la directrice des programmes de Réseau Action Climat

Emmanuel Macron l'a répété à l'issue du très attendu conseil de planification écologique : la France doit aller « deux fois et demie plus vite » dans la baisse de ses émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, dans le même temps, il se refuse à engager une réelle transformation des transports, alors que ce secteur est le premier émetteur en France. En l'état de la planification annoncée, les contradictions du président de la République risquent de nous mener à l'échec, alors que nous serons confrontés aux impacts de plus en plus violents du changement climatique et soumis à la volatilité du prix des énergies fossiles.

Le chef de l'Etat a évoqué une écologie « accessible et juste ». Cet objectif est d'autant plus indispensable dans le contexte actuel de prix élevés des carburants et

alors que les transports sont toujours trop dépendants d'énergies fossiles importées. Mais le président est resté flou sur les moyens concrets pour permettre à tous les ménages, surtout les plus modestes, d'avoir accès à des mobilités moins polluantes.

## Des solutions concrètes

Sa promesse de campagne, le leasing social à 100 euros par mois pour un véhicule électrique, ne sera pas mise en place en 2024 et sera limitée cette première année. Quant à l'accès aux autres modes de transport, le train, les transports en commun ou le vélo, il a été peu évoqué. Seule annonce dans ce domaine : une contribution financière de l'Etat de 700 millions d'euros pour développer des RER métropolitains, mais sans visibilité sur le bouclage du budget total estimé à 10 mil-

liards d'euros. L'enjeu est pourtant de taille. Le mouvement des « gilets jaunes » a débuté en 2018 parce qu'aucune alternative n'était proposée aux ménages aux bas revenus face à la hausse du prix des carburants, dans des territoires où il est difficile de se déplacer sans voiture. Sans solutions concrètes pour tous, l'accélération de la transition ne se fera pas.

Emmanuel Macron a, par ailleurs, prononcé une « sobriété mesurée », sans préciser cette nouvelle notion. Faut-il réduire la consommation, mais pas trop ? C'est pourtant le moyen le plus efficace et rapide pour réduire l'impact de nos modes de production et de consommation sur le climat et la biodiversité. Evidemment, la sobriété s'adresse d'abord à celles et ceux qui consomment le plus, pas aux personnes qui se privent de repas ou

de chauffage, qu'il faut absolument soutenir davantage.

Dans l'industrie automobile, la recherche de marges plus élevées a conduit les constructeurs automobiles à aller à contresens de la sobriété, multipliant l'offre de SUV, ces voitures lourdes et consommant davantage de carburant. Résultat : le prix moyen d'une voiture neuve a bondi et il n'existe pratiquement pas d'offre de petit véhicule électrique abordable qui répondrait pourtant aux besoins de la majorité des Français.

## Le principe pollueur-payeur

L'Etat doit ici reprendre son rôle de garant de l'intérêt général en fixant un malus pour les véhicules électriques les plus lourds afin d'orienter l'offre vers de plus petits modèles et, de manière plus générale, en conditionnant les aides publiques aux entreprises à des engagements concrets vers des baisses d'émissions de gaz à effet de serre. Transformer notre industrie, c'est aussi un moyen de préserver les emplois en France.

Si Emmanuel Macron a listé un certain nombre de dépenses à venir et une aide à l'achat de carburant pour les ménages aux bas revenus, il est resté muet sur l'origine des financements. Qui va payer ? Les ordres de grandeur des besoins de financements ont pourtant été donnés dans le rapport de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz : 66 milliards d'euros par an, la moitié provenant d'acteurs publics, Etat et collectivités.

S'appuyer sur le principe pollueur-payeur permettrait de financer cette transition. Ainsi, alors que le transport aérien n'est quasiment pas taxé, créant une concurrence déloyale avec le



**UNE FORME D'IMPÔT CLIMATIQUE SUR LES GRANDES FORTUNES DEVRAIT ÊTRE MISE EN ŒUVRE**

train, une hausse de la fiscalité dans ce secteur permettrait de lui faire payer le juste prix de sa pollution. De même, les superprofits des entreprises des énergies fossiles devraient être davantage taxés pour refléter leur impact sur le climat.

Comme le propose le rapport Pisani-Ferry et Mahfouz, alors même que les ménages aux plus hauts revenus aggravent davantage le changement climatique, une contribution spécifique au financement de la transition par un prélèvement forfaitaire sur le patrimoine financier des ménages les plus aisés, une forme d'impôt climatique sur les grandes fortunes, devrait être mise en œuvre.

## Augmentation du trafic

Enfin, si le ministre des transports, Clément Beaune, a promis, le 26 septembre, sur France Inter, que « plusieurs projets » d'autoroutes « seront arrêtés », Emmanuel Macron n'en a pas dit un mot. Il est resté également silencieux sur les projets d'extension d'aéroports. Or, ces travaux vont engendrer une augmentation du

trafic routier et aérien pour plusieurs décennies, et donc la consommation de carburants, alors que l'enjeu est de réduire la consommation d'énergies fossiles et l'artificialisation des sols. Une contradiction de plus.

Permettre aux ménages aux bas revenus d'accéder aux solutions, appliquer le principe pollueur-payeur, déployer la sobriété dans tous les secteurs, développer seulement les infrastructures compatibles avec nos objectifs climatiques, voilà quelques leviers indispensables à un virage écologique et juste. Planifier ces transformations, les mettre en œuvre et tenir le cap sera plus difficile, voire impossible, avec la politique du « en même temps ». La cohérence entre les objectifs fixés et les mesures prises pourra déjà être évaluée avec le projet de loi de finances pour 2024. L'autre condition de succès sera de construire un véritable dialogue environnemental avec la société civile et avec les collectivités afin d'ajuster les mesures mises en œuvre à la diversité des réalités de terrain.

Le chantier ne fait réellement que commencer, mais il nécessite de faire rapidement des choix, car le changement climatique et la perte de la biodiversité n'attendent pas. ■

*Anne Bringault est directrice des programmes de Réseau Action Climat, qui fédère les principales associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique et pour une transition écologique, solidaire et équitable*