

# Un « plan de bataille » par secteur vise une baisse de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030

Ce sont des documents essentiels pour permettre à la France d'accélérer la transition énergétique et la lutte contre le dérèglement climatique, qui auront des conséquences concrètes sur le quotidien des Français, en matière de transports, de logement ou d'alimentation. Le gouvernement a mis en consultation publique, lundi 4 novembre et jusqu'au 15 décembre, les deux outils de pilotage de la politique climatique et énergétique du pays : la 3<sup>e</sup> stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la 3<sup>e</sup> programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). La première porte sur l'horizon 2030, la seconde sur 2035, et toutes deux visent l'atteinte de la neutralité carbone d'ici à 2050.

Ces feuilles de route affichent des ambitions élevées, mais les interrogations restent entières sur la capacité de la France à les tenir. Leur présentation accuse plus d'un an de retard en raison de nombreux reports et de la dissolution de l'Assemblée nationale, en juin. Ces derniers mois, le Haut Conseil pour le climat a plusieurs fois mis en garde contre un « risque de recul de l'ambition de la politique climatique » faute d'adoption de ces textes, qui avaient déjà fait l'objet de consultations.

« Aller plus vite et plus loin » : la SNBC trace le chemin vers une baisse des émissions brutes de gaz à effet de serre non plus de 40 % mais de 50 % entre 1990 et 2030, une conséquence de la nouvelle ambition climatique européenne. Les rejets carbonés doivent ainsi être réduits d'environ 5 % par an entre 2022 et 2030, contre 2 % de réduction annuelle en moyenne de 2017 à 2022.

## Fidèle à l'esprit macroniste

Malgré les bons résultats de 2023 (- 5,8 %), la marche est encore haute : la France doit passer de 373 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (MtéqCO<sub>2</sub>), hors importations, en 2023 à 270 MtéqCO<sub>2</sub> en 2030. « Sur les six derniers mois, la baisse ralentit un peu. C'est peut-être lié aux conditions météorologiques, mais c'est peut-être aussi que nous décelérons. Il faut donc accélérer ce qui a été entamé », a reconnu Agnès Pannier-Runacher, la ministre de la transition écologique, qui a lancé la consultation publique aux côtés de François Durovray et Olga Garnier, ministres délégués chargés respectivement des transports et de l'énergie.

Pour y parvenir, le gouvernement détaille son « plan de bataille » secteur par secteur. Dans



La ministre de la transition écologique, Agnès Pannier-Runacher, à l'Assemblée nationale, le 23 octobre. JULIEN MUGUET POUR « LE MONDE »

les transports, le plus polluant (un tiers des rejets), le gouvernement souhaite baisser les émissions de 31 % entre 2022 et 2030, un effort colossal alors qu'elles ont stagné jusqu'à présent. Il mise sur de nombreux leviers, dont la progression des véhicules électriques (pour atteindre les deux tiers des ventes de véhicules neufs), des bornes de recharge (400 000 publiques, contre 130 000 aujourd'hui), et une forte hausse des transports en commun (+ 25 %). Mais aussi un doublement du fret ferroviaire et du réseau de pistes cyclables (pour atteindre 100 000 kilomètres) ou encore une tarification carbone du transport aérien progressivement augmentée.

Pour réduire les émissions de 9 % en 2030 par rapport à 2022 dans l'agriculture, le gouvernement prend également des hypothèses très ambitieuses : 21 % de grandes cultures en bio (alors que la tendance est au repli et s'établissait à 10,4 % en 2023), le doublement des surfaces de légumineuses entre 2020 et 2030, une diminution de 26 % du recours aux engrais azotés, et le développement de pratiques agroécologiques dans les cultures et les éleva-

## Les doutes restent entiers sur la capacité de la France à tenir ses engagements

ges. Le document mise également sur une évolution des régimes alimentaires, vers moins de protéines animales.

Dans les autres secteurs, les bâtiments doivent réduire leurs émissions de 44 %, grâce au remplacement de 75 % des chaudières au fioul d'ici à 2030 (soit 300 000 foyers concernés par an), et de 20 % à 25 % de celles au gaz, l'installation d'un million de pompes à chaleur d'ici à 2027, une hausse des aides pour les rénovations « d'ampleur » afin d'atteindre 400 000 maisons individuelles et 200 000 logements par an en 2030. L'industrie doit baisser ses émissions de 37 % grâce à l'utilisation d'électricité, de biomasse ou d'hydrogène décarboné ou au captage et stockage du CO<sub>2</sub>.

La feuille de route est fidèle à l'esprit macroniste de « limiter le

recours à la norme et à la contrainte ». Elle manque également d'indications sur les moyens, tant financiers qu'en matière de nouvelles mesures, pour parvenir à remplir les objectifs. Si le cabinet d'Agnès Pannier-Runacher assure que la France « est sur la bonne trajectoire », Anne Bringault, la directrice des programmes de l'association écologiste Réseau Action Climat, juge que « le document, tel quel, ne permet pas d'atteindre nos objectifs pour 2030, qui impliquent des changements extrêmement profonds ». « Il faut des mesures supplémentaires, et expliquer comment, concrètement, on verdit les flottes d'entreprise ou on baisse la consommation de viande rouge ».

En septembre 2023, le Secrétariat général à la planification écologique estimait que seulement 45 % des baisses d'émissions prévues d'ici à 2030 étaient couvertes par des mesures existantes. Les coupes récentes dans le budget vert risquent par ailleurs de freiner la transition.

L'ensemble de ces objectifs concerne les émissions brutes françaises, c'est-à-dire sans l'absorption du CO<sub>2</sub> par les puits de carbone comme les forêts ou les sols.

La deuxième cible, une réduction de 55 % des émissions nettes d'ici à 2030, qui intègre les puits et correspond à l'objectif européen, n'est plus évoquée. « C'est inadmissible que le gouvernement ne s'applique pas l'objectif européen », réagit Anne Bringault. « Cet objectif n'est pas abandonné, mais il y a des incertitudes sur les puits de carbone », assure le cabinet d'Agnès Pannier-Runacher.

En cause : la forte mortalité des forêts, liée au réchauffement climatique (sécheresses, incendies), aux maladies et à des coupes trop importantes. Le gouvernement table sur une « sortie de crise légère » après 2027. Selon ses calculs, les puits pourraient ainsi absorber 19 MtéqCO<sub>2</sub> en 2030, soit autant qu'aujourd'hui (mais moins que les 44 MtéqCO<sub>2</sub> prévues dans la précédente SNBC), ce qui paraît trop ambitieux aux yeux des acteurs de la forêt.

## Baisse des énergies fossiles

Le gouvernement doit encore finaliser la trajectoire pour l'horizon 2030-2050, une période pour laquelle les arbitrages seront les plus difficiles à prendre. La version finale de la SNBC fixera également un objectif de réduction

de l'empreinte carbone à l'horizon 2050, qui inclut les émissions importées.

Sur le plan énergétique, l'objectif de la France est de diminuer sa dépendance au charbon, au pétrole et au gaz. La part des énergies fossiles dans la consommation d'énergie finale doit passer de 60 % en 2022 à 42 % en 2030 et à 30 % en 2035. Pour y parvenir, la PPE s'appuie sur deux piliers : la réduction de la consommation d'énergie (avec un objectif de - 28,6 % entre 2012 et 2030), grâce à la sobriété et à l'efficacité énergétiques, et l'accélération de la production d'énergie décarbonée avec le développement des énergies renouvelables et la relance du nucléaire.

La mise en service de l'EPR de Flamanville (Manche) et l'augmentation de la puissance des réacteurs actuels, ainsi que l'allongement de leur durée de vie, doivent de leur côté permettre d'atteindre une production de 360 térawattheures (TWh) par an et, si possible, de 400 TWh par an en 2030-2035, contre 279 TWh en 2022. Le document confirme en outre le lancement d'un programme de construction de six EPR 2 et la mise à l'étude de la construction de huit supplémentaires.

Concernant les énergies renouvelables, le photovoltaïque doit voir sa puissance installée multipliée par six entre 2022 et 2030. L'éolien en mer devra atteindre 18 gigawatts (GW) de capacité à l'horizon 2035 (contre 0,6 GW en 2022), tandis qu'un objectif de doublement est fixé à l'éolien terrestre sur la même période, de 21 GW à 40-45 GW. La chaleur renouvelable, le biogaz, l'hydroélectricité, les biocarburants et l'hydrogène sont également appelés à être déployés davantage. Une accélération toutefois insuffisante pour atteindre les 44 % de renouvelables que Bruxelles attend de la France en 2030.

Ces documents seront adoptés par décret et non gravés dans la loi, comme le prévoit pourtant le code de l'énergie, le gouvernement ayant abandonné en avril la loi de programmation énergie-climat. Ils devraient être publiés à la fin du premier trimestre 2025 pour la PPE et au deuxième semestre pour la SNBC, selon le cabinet d'Agnès Pannier-Runacher, et compléteront le 3<sup>e</sup> plan national d'adaptation au changement climatique, présenté le 24 octobre, avec toutefois une ambition et des moyens réduits. ■

AUDREY GARRIC

# Véhicules électriques, cars et vélos pour réduire l'empreinte carbone

Le ministre des transports, François Durovray, appelle à un « changement culturel » pour verdir les déplacements des Français

C'est le genre de paysage qui rend les politiques publiques peu lisibles. Lundi 4 novembre, François Durovray, ministre délégué aux transports, a présenté avec Agnès Pannier-Runacher, ministre de la transition écologique, la feuille de route de la France pour faire baisser les émissions de carbone des transports d'ici à 2030. Cette « stratégie de développement des mobilités propres » demande une détermination sans faille, à la fois pour électrifier le parc automobile et transporter les marchandises en train.

Or le même jour, Antoine Armand, le ministre de l'économie et des finances, était à Bruxelles, en train d'essayer de convaincre ses collègues européens de ne pas infliger de sanctions en 2025 aux constructeurs qui n'auraient pas vendu assez de voitures électri-

ques. C'est aussi ce jour-là que la SNCF a choisi pour confirmer la fin de Fret SNCF, l'opérateur historique de transport de marchandises par train. La société, incapable de rembourser 5 milliards d'euros d'aides d'Etat comme le lui demande la Commission européenne, va être scindée en deux : Hexafret, pour le transport de marchandises, et Technis pour la maintenance des locomotives. Au passage, elle aura cédé 30 % de son trafic et réduit de 10 % ses effectifs.

François Durovray se dit, malgré tout, déterminé à faire baisser les émissions des transports, qui représentent encore 32 % du total. Depuis qu'il existe des politiques de transition, elles n'ont pas reculé. « Les technologies permettent aux véhicules d'être plus efficaces, mais ces progrès sont compensés par une augmentation des trajets », constate le ministre. De

juillet 2023 à juillet 2024, elles ont tout de même baissé de 3,4 %, mais c'est beaucoup moins que les émissions de l'industrie (- 8,7 %) ou du logement (- 5,5 %).

## Densifier les villes

« Les Français effectuent chaque année 1 000 milliards de kilomètres, dont 82 % en voiture ou deux-roues motorisé », note le ministre, dont la stratégie de développement des mobilités propres sera annexée à la programmation pluriannuelle de l'énergie et fait l'objet d'une consultation citoyenne (sur le site make.org) pendant quarante jours.

Cette « stratégie » comporte trois grands axes. Premièrement, mieux aménager les villes pour les densifier et rapprocher les quartiers d'habitation des lieux d'emploi, afin d'éviter la mobilité contrainte. Le deuxième consiste à

« massifier les usages », déclare François Durovray, « en mettant plus de monde dans les voitures par le covoiturage » ou en développant les « cars express », des autobus à haut niveau de service, avec voies réservées, plus faciles et moins chers à déployer que les tramways, trains ou métros. Il présentera un plan national à ce sujet au début de 2025. Il maintient aussi l'objectif de doubler le transport par rail, promesse de l'ancienne première ministre Elisabeth Borne, mais renvoie la stratégie pour y parvenir à une conférence de finance ministres ultérieure. Côté transport de marchandises, le gouvernement soutiendra l'électrification de la flotte de camions et veut développer fret et transport fluvial, à la traîne. Sans préciser comment...

Le troisième enjeu est d'électrifier le parc automobile. Côté particuliers, le ministre est optimiste,

même si le budget consacré au bonus et au soutien de la demande est en forte baisse : « Nous avons la chance d'avoir des technologies matures, donc les financements publics sont moins nécessaires », explique-t-il, satisfait des modèles de petites voitures qu'il a pu voir lors du Mondial de l'automobile de Paris au début d'octobre. Le gouvernement veut continuer à soutenir « les publics en difficulté », qui ont besoin d'un véhicule électrique pour aller travailler.

Pour le reste, « le marché doit faire son œuvre », selon le ministre. 17 % des ventes de voitures neuves vont déjà vers des modèles électriques. L'offre étant disponible, il estime que « rien n'empêche les entreprises de passer à l'électrique, donc la norme peut jouer son rôle ». Il travaille à un durcissement de la réglementation sur les flottes. D'ici à la fin de la décennie,

le gouvernement espère que la part de voitures électriques atteindra les deux tiers des ventes et table sur 15 % de voitures électriques dans le parc roulant en France, contre 2,2 % au début de 2024.

Mais le ministre appelle surtout à un « changement culturel » et engage « les Français à ne plus prendre leur voiture pour les petits trajets ». Il sera en effet difficile d'atteindre l'objectif de réduction de 31 % d'ici à 2030 des émissions de gaz à effet de serre dans les transports, et de 20 % de la consommation d'énergie, sans ces mobilités actives (vélo et marche). Pour autant, il n'a pas obtenu de Bercy la restauration des 250 millions d'euros annuels du plan « vélo » d'Elisabeth Borne, disparus dans les coupes budgétaires, et compte sur les collectivités territoriales pour poursuivre la dynamique. ■

SOPHIE FAY