

L'exécutif au défi de la crise climatique

Le gouvernement assure que le pays est un « pionnier » dans l'adaptation au réchauffement, alors qu'un nouvel épisode de chaleur s'installe

Cette fois, le gouvernement a pris les devants. A peine la nouvelle vague de chaleur installée sur le pays, deux ministres, Monique Barbut (transition écologique) et Vincent Jeanbrun (logement), ont convié la presse, mercredi 17 juin, pour dresser un bilan du troisième plan national d'adaptation au changement climatique (Pnacc).

Peu importe que cet exercice ait déjà été mené en février, à l'occasion du premier anniversaire de cette feuille de route censée préparer la France à un réchauffement de 4 °C d'ici à 2100. Après les critiques suscitées par la gestion du précédent épisode de chaleur, l'exécutif veut éviter d'apparaître dépassé par les événements. En mai, le premier ministre, Sébastien Lecornu, avait bien convoqué une réunion interministérielle consacrée aux canicules. Mais celle-ci ne s'était soldée par aucune annonce ni communication.

Manque de visibilité

Désormais, le sommet de l'Etat tente d'occuper le terrain, tandis que le thermomètre s'emballe. Vingt-six départements, dont Paris, ont été placés en vigilance orange canicule jeudi. Le mercure devrait grimper encore dans les prochains jours, jusqu'à atteindre ou dépasser les 40 °C dimanche. « On doit commencer à vivre avec une réalité: notre pays se réchauffe et à mesure qu'il se réchauffe, les événements extrêmes se multiplient, s'intensifient et sont de plus en plus précoces, a reconnu Monique Barbut. Cyclones, sécheresses, incendies ou inondations, ces phénomènes deviennent la norme plutôt que l'exception. »

La ministre de la transition écologique s'est cependant félicitée que l'Hexagone soit à la pointe des pays européens concernant l'adaptation au changement climatique. « La France se place comme l'un des pays pionniers » en la matière, a-t-elle assuré, mais, « pour autant, le chemin

que nous devons parcourir est très long et il y a besoin d'accélérer. » Son ministère a ainsi assuré que 85 % des actions du troisième Pnacc, à destination de la population, des territoires, des entreprises ou du patrimoine, ont été engagées depuis son lancement.

De son côté, Vincent Jeanbrun a notamment annoncé des mesures sur les logements, pour simplifier l'installation de stores ou de volets dans les copropriétés. Il a aussi rappelé que le taux de TVA sera bientôt réduit à 5,5 % pour les pompes à chaleur air-air réversibles. Et le confort d'été sera systématiquement intégré dans les projets de rénovation dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Quand le troisième Pnacc avait été publié, en mars 2025, l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) avait salué le document, jugeant qu'il marquait un « vrai saut qualitatif » par rapport à la version précédente. L'un de ses experts, François Thomazeau, se réjouit d'avoir vu, en janvier,

« LE GOUVERNEMENT DONNE L'IMPRESSION D'AVANCER AU JOUR LE JOUR ET DE NE PAS AVOIR D'AGENDA CLAIR SUR LE SUJET »

FRANÇOIS THOMAZEAU
Institut de l'économie pour le climat

l'introduction d'une trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (Tracc) dans le code de l'environnement. Une avancée pour préparer tous les acteurs à une hausse du mercure de 4 °C en 2100 en France; c'est la trajectoire vers laquelle nous mènent les politiques actuelles dans le monde. En mai 2025, un décret avait aussi été publié pour améliorer la protection des travailleurs.

Selon François Thomazeau, le bilan reste « positif », même s'il manque encore, juge-t-il, un portage dans la durée qui fait défaut et une visibilité sur les prochaines étapes. « Le gouvernement donne l'impression d'avancer au jour le jour et de ne pas avoir d'agenda clair sur le sujet, notamment à cause de la forte instabilité politique », note-t-il. Plusieurs spécialistes regrettent ainsi que le gouvernement soit dans la gestion de crise plutôt que dans l'anticipation. « L'adaptation est insuffisamment traitée en dehors des événements climatiques extrêmes », souligne Quentin Ghesquière, cofondateur de l'association Adapt, lancée fin mai pour proposer des politiques publiques d'adaptation.

Pour de nombreux experts, la France n'est toujours pas prête à faire face aux conséquences du changement climatique. « Chacun le constate dans son quotidien, les travailleurs, les écoliers, les personnels hospitaliers, les personnes précaires », regrette

Anne Bringault, la directrice des programmes au sein de Réseau Action Climat. Elle dénonce un plan qui agrège essentiellement des études et des diagnostics plutôt que de « réelles actions ».

Paralysie

Autre difficulté dont souffre le Pnacc: le manque de moyens. Dans un avis publié en mars 2025, le Haut Conseil pour le climat, l'instance indépendante chargée d'évaluer la politique climatique de la France, estimait qu'il ne propose que des adaptations progressives et non systémiques et que ses financements sont « très insuffisants ». En janvier 2025, le Conseil national de la transition écologique soulignait, de son côté, que l'« absence d'un volet financier fragilise » la mise en œuvre des mesures du plan.

L'un des exemples emblématiques réside dans le fonds vert. Ce dispositif – mis en place en 2023 pour soutenir les collectivités territoriales dans leurs investissements en faveur de la

transition écologique, et notamment pour l'adaptation – a vu son budget fondre comme neige au soleil, passant de 2,4 milliards d'euros en 2024 à 837 millions pour 2026.

Interrogée sur ce point lors de la séance des questions au gouvernement au Sénat, la ministre Monique Barbut s'est défendue en disant que 1,7 milliard d'euros avaient été consacrés à « des travaux liés aux questions d'adaptation » en 2025. Mais « ce n'est pas à la hauteur et nous allons devoir augmenter ces ressources », a-t-elle affirmé, sans plus de précisions.

Début juin, au lendemain du premier épisode de chaleur, l'exécutif a pourtant décidé de geler près de 20 % des financements de ce dispositif très apprécié des élus locaux. « Avec la baisse du fonds vert, l'Etat envoie un très mauvais signal mais les élus locaux ne peuvent pas non plus se dédouaner de leurs responsabilités », considère François Thomazeau. Les stratégies ne passent pas toujours par des moyens supplémentaires.

Mais pour l'Association des départements de France, qui tient à faire part de son ras-le-bol, c'est bien le nerf de la guerre. « On nous demande toujours plus de choses en nous donnant toujours moins de moyens, assure-t-on en interne. L'Etat se félicite mais derrière ce sont les collectivités qui doivent assurer. »

Comment sortir de cette paralysie, avec des acteurs qui se renvoient les responsabilités? La géographe Magali Reghezza recense trois urgences: redimensionner les moyens de secours aujourd'hui débordés, ajuster les règles de travail pour protéger les travailleurs et accélérer les plans de rénovation des logements et des écoles. « Il faudrait se préparer pour faire face au réchauffement attendu au milieu du siècle, plaide-t-elle. L'horizon 2100 est lointain et peut conduire à du « rassurisme », à penser qu'on a le temps. » ■

RAPHAËLE BESSE DESMOULIÈRES
ET AUDREY GARRIC

La SNCF supprime des trains pour éviter les pannes

L'importante vague de chaleur qui déferle, jeudi 18 juin, sur l'Hexagone, a aussi des conséquences sur les rails. Si la totalité des trains de grande ligne sont climatisés, toutes les « clim » ne se valent pas. Les trains les plus anciens, les Corail, datent d'une époque où le réchauffement n'était pas une inquiétude sérieuse. Alors que les températures pourraient atteindre 40 °C, dimanche 21 juin, la SNCF a une nouvelle fois prévu de supprimer certaines dessertes pour ne pas risquer qu'un train tombe en panne de climatisation. « Leur conception ancienne ne leur assure pas la même robustesse que celle des trains plus récents », explique-t-on à la SNCF.

Afin de garantir « la sécurité et le bien-être » des usagers, l'entreprise a annoncé l'annulation de 71 dessertes entre jeudi 18 juin et lundi 22 juin. Sont concernées les lignes Intercités Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (31 annulations), Paris-Clermont-Ferrand (19 annulations) et

Bordeaux-Marseille (21 annulations), soit entre un quart et un tiers des liaisons prévues. Pour les mêmes raisons, certains trains express régionaux pourraient être supprimés. La décision sera prise au cas par cas, en concertation avec les régions, qui sont les autorités organisatrices des mobilités sur leurs territoires.

La climatisation apporte un certain confort aux passagers, mais elle ne peut rien pour l'infrastructure ferroviaire, que rien ne protège. « Le réseau ferroviaire a toujours été soumis aux aléas climatiques, ça a été pris en compte dès sa conception », décrit Christophe Le Dantec, directeur du programme d'adaptation au changement climatique à SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. « Mais les fortes chaleurs plus intenses et plus précoces nous obligent à anticiper davantage », poursuit-il.

Un million de minutes perdues

Selon les données obtenues auprès de

l'entreprise, les causes climatiques sont responsables d'un million de minutes perdues sur le réseau en 2024, et à peine moins en 2025 (978 000 minutes). « Si certains doutent encore de la réalité du réchauffement climatique, ils peuvent venir voir ses effets sur le réseau. Ils sont déjà bien réels », soupirait Matthieu Chabanel, le PDG de SNCF Réseau, rencontré le 10 juin lors d'un salon professionnel.

Les fortes chaleurs ont aussi des conséquences immédiates sur l'infrastructure ferroviaire, qui impose à SNCF Réseau une surveillance renforcée de tous les éléments composant la voie, que ce soient les caténaires ou les éléments de signalisation, dont l'électronique est particulièrement sensible à la chaleur. Soumis aux fortes températures, les éléments métalliques du réseau se dilatent. La contrainte liée à la dilatation est telle que le rail peut théoriquement se libérer des entraves qui le lient aux traverses de béton ou de bois, elles-mêmes accrochées au ballast.

Ce phénomène rarissime pourrait faire dérailler un train.

Les caténaires en cuivre sont encore plus sensibles aux effets de la chaleur. Pour délivrer l'électricité aux motrices, à travers leurs pantographes, les caténaires doivent être tendues, ce qu'assure un système de poulies et de contrepoids. Si le cuivre se dilate trop, ce dernier ne pourrait suffire à assurer la tension adéquate au risque qu'un train ne l'arrache sur son passage.

« Dès la canicule de 2003, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a réfléchi au renforcement de l'armement de la voie. Il y a moins d'incidents liés à la chaleur aujourd'hui qu'avant 2003 », se remémore Christophe Le Dantec. Les normes nouvelles, qui intègrent le réchauffement, et le renouvellement de l'infrastructure « participent à l'adaptation au changement climatique », constate le responsable. ■

JONATHAN PARIENTÉ



La zone de baignade du canal Saint-Martin, à Paris, a été ouverte au public, sous la surveillance de maîtres nageurs sauveteurs, le 17 juin. EMMA DA SILVA/AP