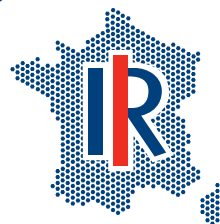


NOVEMBRE 2020

# CONVENTION RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE



CONVENTION  
des Républicains

# SOMMAIRE

CONVENTION NATIONALE SUR LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE.....	3
LES CONSTATS .....	5
RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE DE LA CONVENTION « RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE » .....	8
NOS PROPOSITIONS .....	11
DÉCARBONER LE BÂTIMENT .....	13
DÉCARBONER LES TRANSPORTS ET L'INDUSTRIE .....	15
ADOPTER UNE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE PRAGMATIQUE .....	19
NOTRE ACTION AU NIVEAU EUROPÉEN.....	21
NOTES.....	23

# CONVENTION NATIONALE SUR LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

NOVEMBRE 2020

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont liées à quatre causes : d'abord, à la démographie ; à l'élévation du niveau de vie ; à la quantité d'énergie que nous consommons et, surtout, à son contenu en carbone.

En 2050, il y aura 2,4 milliards d'habitants de plus sur Terre. Pour les nourrir, il faudra augmenter considérablement la production agricole. Or, personne n'imagine lancer un grand plan de déforestation mondiale. Nous devons donc produire davantage sur les sols existants, avec des plantes plus productives, grâce à la recherche variétale qui nous permettra également de diminuer les intrants.

Pour lutter contre le réchauffement climatique, il faudra donc remplacer les énergies carbonées par des énergies décarbonées tout en continuant à augmenter notre production agricole pour faire face à la croissance de la demande alimentaire.

La pandémie et le confinement ont démontré que la décroissance est une impasse. En 2020, la récession mondiale sera de l'ordre de 10%, et générera une vague de plans sociaux et de faillites d'entreprises : derrière, il y a des hommes et des femmes qui vont perdre leur travail. Parallèlement, les émissions devraient aussi diminuer de 10%, c'est-à-dire un demi-ppm de CO<sub>2</sub> en moins dans l'atmosphère ! Des conséquences économiques et sociales désastreuses pour un résultat insignifiant en termes climatiques. Si l'on voulait respecter les objectifs de Paris en 2050 via la décroissance économique, il faudrait rester confiné à plein temps pendant... trente ans.

C'est pour cela que je récuse l'écologie politique et que je suis attaché au développement durable, fondé sur trois piliers : la protection de l'environnement, la viabilité économique et le progrès social.

Il faut remettre l'Homme au cœur des écosystèmes et ne pas le considérer a priori comme un ennemi de la nature. C'est par la recherche, l'innovation, et les entreprises que nous réussirons à décarboner notre consommation d'énergie.

Réduire nos émissions de gaz à effet de serre est une priorité mondiale : la France doit y contribuer, tout en gardant à l'esprit que nous n'émettons que 0,9% des émissions mondiales et que nous possédons l'un des mix énergétiques les plus décarbonés au monde, grâce au nucléaire.

En France, nous avons des marges de progrès pour réduire nos émissions dans les transports (32% des émissions), dans le bâtiment (20% des émissions) ou dans l'industrie (18% des émissions).

Mais si nous voulons agir efficacement nous devons faire des choix budgétaires opposés à ceux du gouvernement et changer de politique énergétique.

Sur les transports, le gouvernement promeut l'électrification totale du parc automobile alors que le tout électrique n'est pas la solution.

Sur l'habitat, le plan de relance du gouvernement consacre une grande partie de ses efforts à l'isolation thermique des bâtiments publics. Il faut au contraire faire de la décarbonation des logements une priorité et éliminer les passoires énergétiques.

Le gouvernement veut progressivement remplacer le nucléaire par le renouvelable, ce qui sacrifierait notre souveraineté énergétique au profit d'équipements fabriqués à 90% en Asie, tout en augmentant les émissions de CO<sub>2</sub>. Les énergies intermittentes auront toujours besoin d'un complément de fossile lors de pics énergétiques.

Au lieu de défendre une écologie juste et positive, le gouvernement n'a eu de cesse d'attaquer et de stigmatiser les Français sur le sujet. Notre démarche est totalement différente.

À rebours d'une idéologie écologiste ne produisant que des slogans et de la peur, fixons-nous des objectifs précis et chiffrés, à partir des réalités. Fermer quatorze réacteurs en les remplaçant par des éoliennes ou du solaire est un non-sens qui provoquera une hausse des émissions et de notre facture énergétique. Il faut, au contraire, mettre en œuvre un moratoire sur l'éolien terrestre et préserver notre capacité nucléaire, conformément aux préconisations du GIEC. Si la réduction des émissions est vraiment l'objectif du gouvernement, qu'il cesse de subventionner l'éolien et le solaire (qui ont coûté à l'État près de 140 milliards d'euros depuis 2002) pour flécher ces financements vers la décarbonation de l'habitat et des transports.

Voilà ce que serait une transition énergétique de bon sens, celle que nous défendons.

**Christian Jacob**  
Président des Républicains

## LES CONSTATS

### **Face au réchauffement climatique, nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre.**

Les activités humaines ont un impact indéniable sur le climat. La croissance économique quasi continue depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle et le mode de consommation qui l'accompagne se répercutent directement sur l'environnement dans lequel nous vivons. Les mesures scientifiques attestent de la corrélation entre hausse des températures et accroissement des gaz à effet de serre rejetés par l'Homme dans l'atmosphère via la combustion d'énergies carbonées, émissions elles-mêmes liées à l'évolution démographique et l'élévation du niveau de vie.

Contrairement aux discours des extrémistes écologistes qui prônent une décroissance pour résoudre le défi climatique, notre famille politique est persuadée qu'il faut miser sur un nouveau mode de production énergétique, sans émission de gaz à effet de serre. Contrairement au discours ambiant, le meilleur MWh n'est pas celui qui est économisé aux dépens de la croissance économique, mais bien celui produit sans émission de gaz à effet de serre, au prix juste et permettant le progrès économique et social.

Aussi, notre objectif est-il d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, conformément aux engagements pris par la France après l'Accord de Paris. Toutefois même si nous remplaçons une grande partie des énergies fossiles par des énergies décarbonées, il est illusoire de penser qu'en 2050 les énergies fossiles auront totalement disparu. Elles seront encore présentes dans notre mix énergétique avec

notamment du gaz naturel dans certains procédés industriels. Pour compenser ces émissions résiduelles, il nous faudra notamment développer les techniques de capture et stockage du CO<sub>2</sub> (CCS).

Par ailleurs, la recherche de la neutralité carbone ne doit pas consister à délocaliser nos industries et nos émissions de CO<sub>2</sub>. L'objectif ne saurait être d'afficher un bilan carbone national vertueux tout en contribuant à augmenter les émissions mondiales.

### **L'énergie française est l'une des moins carbonées au monde.**

La France possède l'un des mix énergétiques les plus décarbonés du monde (50% d'énergies fossiles contre 74% au niveau mondial). La France émettait en 2019 deux fois moins de gaz à effet de serre que l'Allemagne. Les émissions globales de la France ne représentent que 0,9% des émissions mondiales et 9% de celles de l'Union européenne. Grâce essentiellement à ses centrales nucléaires et à son parc hydraulique, l'électricité française est décarbonée à 95%. C'est un avantage considérable que nous ne pouvons ni brader ni mettre de côté et devons au contraire renforcer.

Outre le fait d'être décarbonée, l'énergie nucléaire confère à la France une souveraineté énergétique supérieure à celle de ses voisins. Ainsi, le taux d'indépendance énergétique de la France s'élevait en 2018 à 55,4% alors que celui de l'Union européenne n'était que de 45,3%. Vecteur d'indépendance énergétique et source d'énergie décarbonée, nous souhaitons maintenir et développer notre parc nucléaire.

## **La France peut réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le bâtiment, les transports et l'industrie.**

Si la France a une électricité quasiment décarbonée, certains secteurs sont encore majoritairement alimentés par des énergies fossiles. Il s'agit notamment des transports, de l'industrie et de l'habitat qui, selon l'Agence internationale de l'énergie, consomment encore respectivement 91%, 54% et 43% d'énergies fossiles.

L'habitat résidentiel et tertiaire émet 20% des émissions de CO2 nationales et consomme 45% de l'énergie finale dont 43% d'énergie fossile. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie dans les bâtiments permettra de lutter efficacement contre le réchauffement climatique tout en soutenant de nombreuses filières industrielles non délocalisables et générant de la richesse et de l'emploi en France.

Le secteur des transports est le seul secteur qui enregistre une hausse de ses émissions de gaz à effet de serre en trente ans. Il représentait 32% de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29% en 1990. De ces consommations, 95% sont issues du trafic routier et 91% sont d'origine fossile.

Le trafic ferroviaire génère seulement 0,4% des émissions de CO2 pour une part modale de 11,5% pour le transport de voyageurs et de 8,7% pour le transport de marchandises contre 18% il y a 20 ans.

L'industrie est responsable de 18% d'émissions de CO2 et de 22% de la consommation d'énergie dont 54% de cette origine fossile (sidérurgie, verre, ciment, chaux).

## **La transition énergétique ne peut pas se faire au détriment de la croissance économique.**

Le confinement total, faisant suite à la pandémie, constitue un essai grandeur nature de la société de décroissance prônée par certains mouvements écologistes. Même si la décroissance entraîne mécaniquement, par la contraction de l'activité économique, une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce modèle n'est pas viable en raison de ses conséquences sociales : la chute de 11% du PIB anticipée par l'Insee en 2020 se traduira par un accroissement vertigineux du chômage et de la dette.

Rejeter le modèle décroissantiste et souhaiter un retour rapide de la croissance économique peut se combiner avec la lutte contre le réchauffement climatique. Il faut se saisir de la récession faisant suite à la pandémie comme d'une opportunité pour remettre à plat les politiques de transition énergétique qui ne sont pas efficaces. A ceux qui pensent qu'il n'est pas possible de décorrélérer croissance et augmentation des émissions de gaz à effet de serre, l'Europe a déjà prouvé le contraire. En effet, en trente ans, les émissions de l'Union ont reculé de 20% alors que son PIB par habitant a augmenté de 50% (en parité de pouvoir d'achat).

Par ailleurs, la crise sanitaire a mis en évidence la nécessité pour la France de retrouver une indépendance industrielle et énergétique. Le remplacement du nucléaire par des énergies renouvelables, motivé par des raisons idéologiques, provoquerait une perte supplémentaire de souveraineté énergétique au profit d'équipements renouvelables, fabriqués à 90% dans le sud-est asiatique.

## **Il faut veiller à l'acceptabilité sociale de la transition énergétique.**

Le point de départ de la crise des gilets jaunes fut l'augmentation des taxes sur les carburants. La transition écologique ne peut se faire sans l'acceptation des citoyens et sans prendre en compte les inégalités sociales et territoriales. Il est primordial d'adapter les politiques publiques à la réalité des territoires : contrairement aux habitants des agglomérations urbaines qui peuvent aisément se déplacer en transports en commun, les habitants de zones rurales ont besoin de leur voiture pour aller travailler. En France, un tiers de la population vit dans des territoires ruraux qui représentent 80% de la surface du pays. Les plus défavorisés, souvent sans alternative à la voiture, ne doivent pas être stigmatisés, mais accompagnés financièrement dans la transition.

## **La politique énergétique du gouvernement est inefficace**

Le développement à outrance de l'éolien terrestre et le tout véhicule électrique ne nous permettront pas de réduire significativement nos émissions de CO<sub>2</sub> et de garantir notre dépendance énergétique. A l'inverse, il est primordial de maintenir la puissance nucléaire française.

Le gouvernement prévoit de doubler le parc éolien français d'ici fin 2028 (de 17 à 34 GW). Or étant une énergie intermittente qui ne fournit de l'électricité en moyenne que 20% du temps, l'éolien s'avère peu efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En boostant aveuglément les énergies renouvelables, le gouvernement se trompe : l'éolien et le solaire ne peuvent garantir à notre pays une politique énergétique et environnementale soutenable et crédible. Le constat relayé par RTE France est accablant : l'énergie d'origine éolienne ne

représente en 2019 que 6,3% de la production électrique française, et le solaire photovoltaïque seulement 2,2%. Si les énergies renouvelables intermittentes peuvent contribuer au plus jusqu'à 30% de la production électrique française, elles ne pourront jamais à elles seules décarboner l'ensemble de la consommation énergétique française.

La Cour des comptes, dans son rapport de 2018 concernant le soutien aux énergies renouvelables, a déjà alerté sur les coûts exorbitants pour l'État du soutien à l'éolien terrestre : 121 milliards d'euros entre 2001 et 2019 et 7 milliards d'euros supplémentaires par an dès 2022. Les subventions publiques déployées pour soutenir l'éolien sont donc colossales malgré des résultats décevants et de nombreux inconvénients.

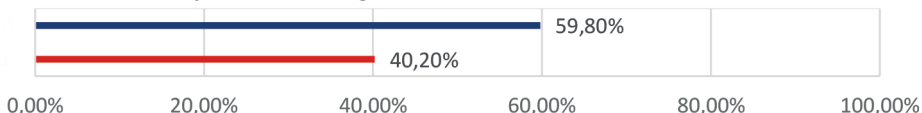
Par ailleurs, le gouvernement souhaite à terme électrifier totalement le parc automobile. Cette solution n'est ni souhaitable ni écologique. D'une part, les temps de charge et l'autonomie des voitures électriques ne sont pas compatibles avec de longs trajets. D'autre part, pour réellement apprécier l'impact carbone des voitures électriques, il ne faut pas seulement prendre en compte la phase d'utilisation mais le cycle de vie global du véhicule et notamment les émissions résultant de la fabrication des batteries, majoritairement importées de Chine. C'est pourquoi nous ne soutenons pas le choix du "tout-électrique".

Enfin, l'objectif de réduction de la part du nucléaire à 50% dans le mix électrique français en 2035 est absurde. Les énergies renouvelables ne suffisent pas à décarboner seules le mix énergétique français, il est primordial de faire accepter socialement l'idée d'un mix incluant des énergies renouvelables intermittentes et du nucléaire.

# Résultats du questionnaire de la convention « Réchauffement climatique »

## Décarboner le bâtiment :

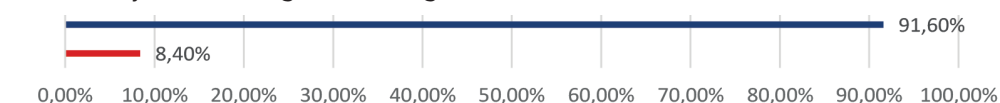
1. Remplacer les chaudières à fioul par des pompes à chaleur et par des systèmes de chauffage biomasse et biogaz et installer en priorité des chauffe-eaux et des plaques de cuisson électriques dans les logements.



2. Rénover à l'horizon 2040 les passoires énergétiques (catégorie E, F et G) pour les convertir en catégorie D.

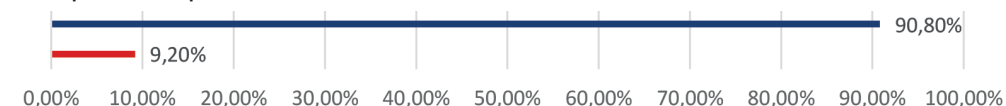


3. Fixer l'objectif de zéro gâchis d'énergie dans les bâtiments du secteur tertiaire.

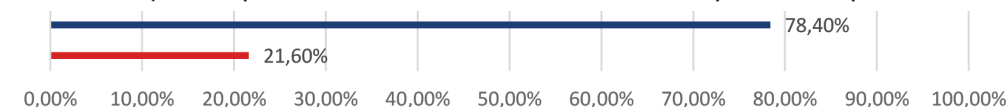


## Décarboner les transports et l'industrie :

4. Doubler la part du fret ferroviaire de 9% à 18% d'ici 2030 et viser 25% en 2050 par la mise en place d'un pacte ferroviaire.



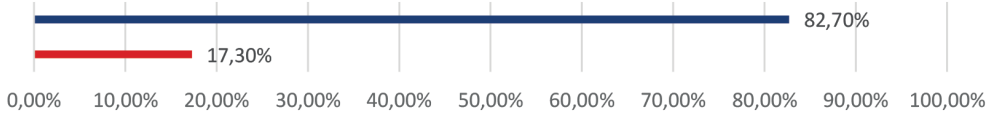
5. Augmenter la part des biocarburants dans le transport routier et développer une véritable filière française de production et distribution de biocarburants pour le transport aérien.





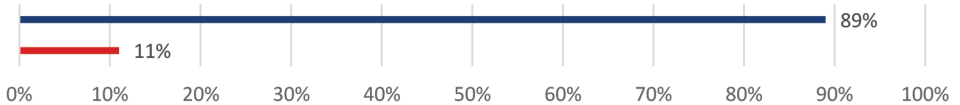
## Participation : 1000 réponses

6. Faire de la France le leader mondial de l'hydrogène par le lancement d'un grand plan hydrogène de 11 milliards d'euros.

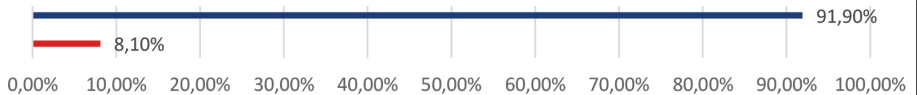


## Changer la politique énergétique du gouvernement :

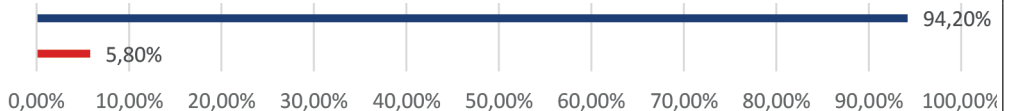
7. Appliquer un moratoire sur l'éolien terrestre lorsque les projets ne font pas l'objet d'un consensus politique local.



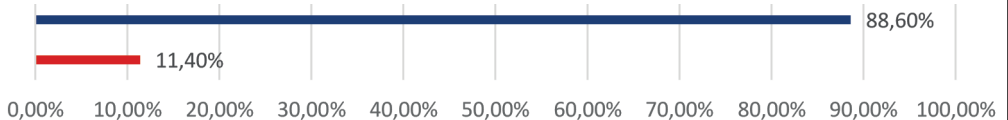
8. Refuser la fermeture des centrales nucléaires prévue par le gouvernement, prolonger la durée de vie des réacteurs jusqu'à 60 ans et engager la construction de six EPR de deuxième génération.



9. Déclarer les barrages hydrauliques français patrimoine national et s'opposer à leur mise en concurrence dans le cadre du renouvellement des concessions.



10. Mettre en place une taxe carbone aux frontières de l'UE.



# Nos propositions

# Décarboner le bâtiment

Le plan de relance du gouvernement consacre 4 milliards d'euros à la rénovation énergétique du secteur tertiaire et seulement 2 milliards d'euros pour la rénovation des logements, concentrant ainsi une grande partie de ses efforts dans l'isolation des bâtiments publics. Or, le secteur tertiaire est moins carboné que les logements. En France, la part d'électricité y est de 51% et le fossile de 47%, contre 32% d'électricité et 68% de fossile dans les logements. Avant d'investir des sommes astronomiques dans l'isolation des bâtiments publics et des entreprises, le gouvernement devrait commencer par faire changer certains comportements aberrants, par exemple en imposant d'éteindre les lumières et les ordinateurs ou de réduire la température la nuit. Du reste, l'évolution de la société vers le télétravail ou le *coworking* va de facto réduire au cours des prochaines années la surface utile du tertiaire au profit de celle du résidentiel principal. Les mesures gouvernementales sont donc mal ciblées.

Notre priorité est de décarboner les logements en remplaçant notamment les chaudières au fioul par des pompes à chaleur, mais aussi en substituant les très nombreux chauffe-eaux et plaques de cuisson fioul/gaz par des équipements électriques. De plus nous proposons de supprimer les passoires énergétiques (environ 11 millions de logements) de catégorie E, F et G en les convertissant en catégorie D.

Notre projet permettrait de réduire la consommation d'énergie dans l'habitat principal de 27%, pour un coût, de 240 milliards d'euros sur trente ans, soit environ 8 milliards par an. Il sera financé notamment par la réorientation des subventions accordées aux énergies renouvelables intermittentes, notamment à l'éolien, qui s'élèvent à plus de 6 milliards d'euros dans le projet de loi de finances pour 2021.

# NOS PROPOSITIONS

## pour décarboner le bâtiment

### **1. Remplacer les chaudières à fioul par des pompes à chaleur et par des systèmes de chauffage biomasse et biogaz et installer en priorité des chauffe-eaux et des plaques de cuisson électriques dans les logements.**

Ce plan de décarbonation requiert de substituer 16 millions de chaudières gaz/fioul principalement par des pompes à chaleur, et en partie par des systèmes de chauffage à base de biomasse et de biogaz. Il faudra aussi remplacer 14 millions de chauffe-eaux et 16 millions de plaques de cuisson par des équipements électriques.

Il sera nécessaire de mettre en place un véritable réseau national de service de diagnostic d'économies d'énergie décentralisé sur tout le territoire, chargé de dresser un devis précis par logement. Nous proposons un mécanisme de financement simple et lisible pour les citoyens sous forme d'aides directes au changement des équipements (primes à la casse pour les vieilles chaudières, bonus sur achat des plaques de cuisson électriques...).

### **2. Rénover à l'horizon 2040 les passoires énergétiques (catégorie E, F, G) pour les convertir en catégorie D.**

Ce plan d'isolation nécessite de rénover 430 000 logements par an entre 2022 et 2040.

Nous proposons d'imposer un devis systématique des bâtiments à rénover pour évaluer l'aide publique nécessaire avec un diagnostic solide, des caméras thermiques permettant d'analyser exhaustivement les besoins et de vérifier l'efficacité des travaux a posteriori.

Nous voulons sortir de la logique de subvention au coup par coup sous condition de ressources et proposer à tous les Français un devis systématique associé à des aides directes pour réaliser un bouquet de travaux.

Le coût global du projet est de 240 milliards d'euros sur trente ans soit en moyenne 8 milliards d'euros par an.

### **3. Fixer l'objectif de zéro gâchis d'énergie dans les bâtiments du secteur tertiaire.**

La surface globale des bâtiments du secteur tertiaire représentait en 2018 environ un milliard de mètres carrés. La surconsommation des bâtiments est due en partie à une mauvaise isolation thermique mais surtout à des gâchis d'énergie : bâtiments chauffés et éclairés en permanence, ordinateurs fonctionnant 24h sur 24. Nous pensons que la limitation de ces gâchis énergétiques représente une source significative de réduction de la consommation. Ce changement de comportement permettrait d'économiser le double d'énergie par rapport à un plan classique d'isolation des bâtiments du secteur, sans dépense supplémentaire de l'Etat.

# Décarboner les transports et l'industrie

La décarbonation des transports passera par l'élimination du pétrole à l'horizon 2050 en s'appuyant d'une part sur les biocarburants (biodiesel, bioéthanol, biométhane) et d'autre part sur l'électrification des modes de transport (hydrogène et électrique). Encore une fois la politique gouvernementale n'est pas à la hauteur des enjeux : les 7 milliards d'euros annoncés pour le développement de l'hydrogène apparaissent faibles à côté de l'ambition allemande (9 milliards). Aussi incohérents que les 11 milliards prévus par le plan de relance pour décarboner les transports qui prévoit plus d'un milliard dans un énième plan vélo mais rien sur les biocarburants.

Il ne s'agit pas de limiter de façon autoritaire les déplacements de personnes et les transports de marchandises, mais d'agir sur trois leviers complémentaires : l'évolution des modes de transport, la production de carburants alternatifs et le développement du transport combiné. Pour les véhicules légers/courtes distances (moins de 200 km/jour), il faut privilégier l'électricité. Pour les véhicules lourds (utilitaires et camions), longues distances (plus de 200 km), il faut se tourner soit vers l'hydrogène soit vers des biocarburants liquides (biodiesel) ou gazeux (biométhane). Il s'agit donc de développer un mix biocarburants/biométhane/électricité/hydrogène adapté aux différents types de véhicules et d'usages.

En attendant la montée en charge des véhicules hydrogène, l'offre de véhicules hybrides thermique/électrique représente une solution transitoire jusqu'en 2040 : il est d'ailleurs probable qu'un véhicule hydrogène optimisé soit un véhicule hybride dont la pile à combustible remplacera le moteur à explosion.

Notre stratégie donnera à notre pays une véritable indépendance énergétique en matière de transports. Le pétrole compte aujourd'hui pour plus de 90 % de l'énergie utilisée dans les transports et représente 80 % du déficit de notre balance commerciale. Le développement de l'hydrogène et des biocarburants fournira des opportunités en matière d'emploi et de réduction de notre déficit commercial.

# NOS PROPOSITIONS

## pour décarboner les transports et l'industrie

### 4. Doubler la part du fret ferroviaire en France en passant de 9 % à 18 % d'ici 2030 et viser 25 % en 2050 par la mise en place d'un pacte ferroviaire.

Le rail émet 8 fois moins de particules nocives que la route, consomme 6 fois moins d'énergie et émet 9 fois moins de CO<sub>2</sub>. En 2020, le transport par rail ne représente que 9% du transport de marchandises en France alors qu'il représentait 18% en 2003. Nous avons pour ambition de doubler la part du fret de 9 à 18% en 2030 et de viser 25% en 2050. Cela permettrait d'émettre 8 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> en moins et de décongestionner massivement les routes.

Cela implique une double mutation : basculer vers le transport combiné (route + rail) et transporter des containers et des remorques sur des trains, c'est-à-dire transporter plus de marchandises à la fois et de façon différente. Pour enfin relancer le fret, il est primordial d'impliquer tous les acteurs de façon cohérente et coordonnée et de proposer un véritable pacte ferroviaire fondé sur les propositions de L'Alliance 4F, qui réunit pour la première fois tous les acteurs du fret. Nous soutiendrons :

- **La modernisation du réseau stratégique du fret ferroviaire** afin de créer des voies supplémentaires, en supprimant les passages à niveau qui pénalisent le transport de marchandises, en construisant des gares de triage, en remettant à niveau les terminaux de transport combiné, en construisant davantage de raccordements afin de fluidifier le trafic et de contourner les métropoles.
- **Le soutien au wagon isolé** (acheminement de wagons individuels de petites marchandises provenant de plusieurs chargeurs).
- **La réduction de façon pérenne des redevances d'accès pour circuler sur le réseau ferroviaire** afin d'inciter les transporteurs. En moyenne, pour le transport routier, le coût au kilomètre est compris entre 0,3 et 0,5€/km (hors péages) alors que le coût du transport ferroviaire peut grimper jusqu'à 2,73€/Tm. L'Etat prend déjà en charge jusqu'à 46% de la redevance ferroviaire brute, on pourrait imaginer une augmentation de cette prise en charge jusqu'à 50%.
- **La mise en place d'une incitation fiscale** (type crédit d'impôt fret ou bonus/malus) pour les entreprises qui privilégient le fret.
- **L'allègement des contraintes administratives** en simplifiant et en uniformisant les procédures d'approbation des véhicules et d'émission des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.
- **L'amélioration de la compétitivité du fret** en améliorant la productivité grâce à la réduction des coûts des opérateurs et aux économies d'échelle dues aux trains longs ou à la limitation des retours à vide et par la mutualisation des grands parcours/derniers kilomètres.

Le coût global de ce plan représente 15 milliards d'euros d'ici 2030. Il pourra être financé par une partie des crédits du plan climat doté de 40 milliards d'euros jusqu'en 2024, gérés par la banque publique Bpifrance et la Banque des Territoires.

## **5. Augmenter la part des biocarburants dans le transport routier et développer une véritable filière française de production et distribution de biocarburants pour le transport aérien.**

Les biocarburants d'origine agricole, le bioéthanol, (issu de la betterave, des céréales, ou de résidus vinicoles sucriers et amidonniers) et le biodiesel, notamment celui produit à base d'huile de colza, sont la principale alternative aux carburants d'origine fossile dans le secteur des transports.

En France, le taux d'incorporation du bioéthanol dans l'essence s'élève à 5% pour le sans-plomb 95 ou 98 (SP95-E5 et SP98-E5), 10% pour le sans-plomb 95-E10 (SP95-E10), entre 65 et 85% pour le superéthanol E85 et jusqu'à 95% pour le carburant ED95.

Le biogazole, quant à lui, est commercialisé dans des proportions allant de 7 à 10% en stations-service (B7 et B10) et de 30 et 100% pour des flottes captives de véhicules (B30 et B100).

Sur le plan environnemental, les biocarburants présentent des bénéfices importants : leurs émissions de gaz à effet de serre sont inférieures à celles de l'essence et des gazoles purs de 72% pour les bioéthanol et de 59% à 91% pour les biodiesels. Par ailleurs leur « prix à la pompe » est plus attractif que celui des carburants d'origine fossile, grâce à la fiscalité incitative qui leur est appliquée.

Les filières industrielles productrices de biocarburants sont relativement concentrées autour de groupes solides, qui investissent massivement dans la recherche et le développement et représentent près de 16 000 emplois directs et 25 000 emplois indirects non délocalisables. En outre, la culture de matières premières destinées à produire les biocarburants permet la production de tourteaux protéinés et de drêches destinées à l'alimentation animale, réduisant ainsi notre dépendance au soja provenant des Etats-Unis (souvent OGM).

Enfin, les biocarburants sont pour le moment, le seul moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien, grâce au développement du biojet.

Aujourd'hui les biocarburants ne représentent que 8% des carburants dans le transport :

**Nous fixons l'objectif de 15% de biocarburants en 2030 et 20% en 2050 dans le transport routier.**

**Nous viserons le passage progressif d'une composition en mélange (E5, E10, B7) à une utilisation flex fuel E85 pour les véhicules essence et biogazole pur B-100** en priorité pour les engins agricoles et BTP, les bateaux de pêche et en complément pour les camions, les autocars, les bennes à ordures....

**A court terme, nous augmenterons l'incitation fiscale**, notamment pour favoriser le recours aux biocarburants dans les "flottes captives" et mettrons **en place des primes en faveur de l'acquisition des boîtiers flex fuel E85.**

**A moyen terme, nous engagerons des négociations à l'échelle européenne pour relever les futurs objectifs d'incorporation des biocarburants.**

**Sur le long terme, nous soutiendrons le développement d'une vraie filière française de production et de distribution des biocarburants aéronautiques.**

**Nous soutiendrons le développement du bio-GNV** (Gaz Naturel Véhicules) à partir de biométhane capable d'offrir un complément de revenu aux agriculteurs et d'impliquer les collectivités territoriales dans la transition énergétique. L'utilisation du GNV devra être en priorité destinée aux camions, bus, autocars, bennes à ordures et au transport maritime.

## **6. Faire de la France, le leader mondial de l'hydrogène par le lancement d'un grand plan hydrogène de 11 milliards d'euros.**

En 2020, l'hydrogène représente moins de 2% de la consommation mondiale d'énergie mais sa demande pourrait être multipliée par dix d'ici à 2050.

L'hydrogène vert, produit par un processus d'électrolyse de l'eau avec de l'électricité décarbonée, ne rejette pas de CO<sub>2</sub> et peut se stocker. Solution à court terme pour décarboner certains usages de l'industrie, il apparaît aussi comme une solution pour le transport. Grâce à l'utilisation de piles à combustible, il élimine les problèmes de temps de charge et d'autonomie des batteries. Il est adapté aux transports lourds tels que les camions, bus, trains, voitures long trajet et utilitaires et peut-être même les avions.

Le gouvernement a présenté un plan de soutien public de 7 milliards d'euros d'ici 2030. Cependant, l'utilisation de l'hydrogène par le grand public n'est pas prévue dans ce plan, qui mise exclusivement sur la voiture à batterie pour les véhicules particuliers et oriente ses soutiens publics à la filière automobile uniquement dans cette voie.

Nous pensons que les investissements prévus par le gouvernement sont insuffisants, le déploiement d'une filière industrielle presque nouvelle nécessite des moyens considérables pour financer la recherche et les infrastructures. A titre d'exemple, la construction d'une station d'hydrogène coûte 1 million d'euros quand le prix de l'installation d'une station-service ne s'élève qu'à 100 000 euros.

Nos voisins l'ont bien compris : l'Union européenne a dévoilé un plan ambitieux fixant pour objectif 40 GW et 10 millions de tonnes d'hydrogène renouvelable entre 2025 et 2030 pour un coût compris entre 180 et 470 milliards d'euros. L'Allemagne prévoit également 9 milliards d'euros d'ici 2040 pour développer l'hydrogène vert avec l'ambition de devenir le producteur numéro 1 dans le monde.

Dès lors, il est nécessaire d'augmenter le budget alloué à l'hydrogène vert car au-delà des transports routiers, l'hydrogène doit également cibler le secteur de la construction marine et aéronautique et permettre la décarbonation de l'industrie. Pour cela, il est nécessaire d'investir dans la recherche pour développer l'hydrogène dans la métallurgie, la briqueterie, la verrerie ou encore la cimenterie.

**Nous lancerons un grand plan pour développer l'hydrogène à hauteur de 11 milliards d'euros d'ici 2030**, en réorientant les subventions dédiées à l'éolien.

**Nous soutiendrons, comme en Allemagne, une utilisation future de l'hydrogène grand public en incitant les constructeurs français à développer une offre pour les voitures des particuliers.**

**Nous construirons 1 000 stations de distribution hydrogène en 2025 avec un objectif de 2 500 stations en 2050 pour que chaque Français puisse accéder à une station dans un rayon de 30 km.**



# Adopter une politique énergétique pragmatique

Selon les estimations du comité de gestion des charges de service public de l'électricité, le soutien à la production des énergies renouvelables en France sera de 5,8 milliards d'euros seulement pour l'année 2020. Au total, depuis le début des années 2000, le montant des engagements pris auprès des producteurs d'éolien et de photovoltaïque est compris entre 138 et 149 milliards d'euros.

Malgré ces chiffres exorbitants pour atteindre seulement 9% du mix de production d'électricité, alors que notre électricité est déjà très largement décarbonée grâce au nucléaire, le gouvernement persiste et signe en fixant dans la loi une progression des énergies renouvelables dans le mix électrique à 30% en 2030.

Mais jusqu'où ira-t-on ?

Nous continuons de payer très cher pour les erreurs passées : le gouvernement continue de subventionner les énergies renouvelables intermittentes au lieu de les laisser se rémunérer par le marché. Ainsi, le projet de loi de finances pour 2021 prévoit un soutien record dépassant les 6 milliards d'euros, soit un doublement par rapport à 2012.

Nous proposons de réorienter ces subventions vers des initiatives qui permettront de lutter efficacement contre le réchauffement climatique telles que la décarbonation des logements, le plan hydrogène, le pacte ferroviaire.

La stratégie énergétique du gouvernement vise à fermer quatorze réacteurs, à commencer par la centrale de Fessenheim, afin de réduire à 50% la part du nucléaire dans la production d'électricité d'ici 2035. Nous contestons cette mauvaise stratégie qui provoquera, à terme, une hausse des émissions de gaz à effet de serre et de notre facture énergétique. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) actuelle est mortifère, à la fois pour le climat et pour l'économie française

## NOS PROPOSITIONS

### pour changer la politique énergétique du gouvernement

#### 7. Refuser la fermeture des centrales nucléaires prévue par le gouvernement, prolonger la durée de vie des réacteurs jusqu'à 60 ans et engager la construction de six EPR de deuxième génération.

Le gouvernement a prévu la fermeture de quatorze réacteurs nucléaires, une mesure contre-productive et onéreuse :

- D'une part, la demande d'électricité pourrait pratiquement doubler en 2050 : cet accroissement ne pourra pas reposer sur l'éolien et le solaire, énergies intermittentes qui ne fournissent respectivement de l'électricité que 20% et 10% du temps. Ces énergies auront toujours besoin d'une énergie complémentaire, en grande partie fossile, comme on le constate en Allemagne. Le remplacement massif du nucléaire par des énergies renouvelables provoquerait non seulement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre mais également une perte de souveraineté énergétique au profit de l'Asie où sont fabriqués près de 90% des équipements éoliens ou photovoltaïques.
- D'autre part, la fermeture prévue de 14 réacteurs engendrera un coût considérable d'au moins 2,4 milliards d'euros par réacteur. La fermeture de Fessenheim à elle seule coûtera 4,4 milliards d'euros à l'Etat français.

A la fois pour des raisons climatiques, économiques et de souveraineté énergétique, nous souhaitons préserver et développer notre capacité nucléaire, conformément aux préconisations du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat).

**Nous maintiendrons en exploitation le parc nucléaire existant** en prolongeant la durée de vie des réacteurs jusqu'à 60 ans grâce à des investissements de maintenance et de sûreté, sous le contrôle de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN)

**Nous engagerons une première série de construction de six EPR (réacteur pressurisé européen) de nouvelle génération** avec une mise en service envisageable vers 2030.

#### 8. Appliquer un moratoire sur l'éolien terrestre lorsque les projets ne font pas l'objet d'un consensus politique local.

Le gouvernement prévoit de doubler le parc éolien français d'ici fin 2028 pour un coût estimé à environ 19 milliards d'euros par la Commission de régulation de l'énergie (éolien terrestre et en mer). Le développement de cette énergie renouvelable électrique n'est pas efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre car il s'agit d'une énergie intermittente. A titre d'exemple, à cause de la fermeture de la centrale de Fessenheim, la France a dû rallumer ses centrales à charbon pour subvenir à ses besoins en électricité, au cours des mois de septembre et d'octobre et faire appel à des importations d'énergie carbonée d'Allemagne, faute de production d'énergie éolienne suffisante.

Au-delà du gouffre financier que représente l'éolien terrestre, le constat de son efficacité est accablant : une éolienne terrestre produit environ 2 000 heures par an à puissance nominale quand un réacteur nucléaire en produit environ 6 500 heures.

Les objectifs de développement assignés au secteur éolien sont déraisonnables au regard du coût du soutien apporté à cette filière, de son accueil difficile dans nos territoires et de son bilan économique et industriel décevant.

Il paraît raisonnable de renoncer à cet objectif et de réorienter les subventions à la rénovation énergétique et au développement du fret ferroviaire et du plan hydrogène pour lutter efficacement contre les émissions de CO2 dans le bâtiment et les transports.

**Nous stopperons le développement à outrance de l'éolien terrestre** en appliquant un moratoire sur les projets qui ne font pas l'objet d'un consensus politique local.

**Nous réorienterons les subventions** vers la décarbonation des logements, le plan fret et le développement de l'hydrogène.



## Notre action au niveau européen

### 9. Mettre en place une taxe carbone aux frontières de l'UE.

Nous soutiendrons l'instauration d'une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne sur les produits importés. Il s'agira de taxer les émissions de carbone rendues nécessaires pour la production et le transport des produits importés en Europe.

Face à la quantité de produits importés d'autres continents exemptés de quotas carbone européens, la taxe carbone aux frontières de l'Union européenne est un outil pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre : les importations de CO<sub>2</sub> dans l'Union européenne sont estimées entre 1,8 et 2,1 milliards de tonnes par an.

Cette taxe permettra également de lutter contre la concurrence déloyale et de renforcer la compétitivité de nos entreprises, en protégeant ainsi nos emplois.

### 10. Déclarer les barrages hydrauliques français patrimoine national et s'opposer à leur mise en concurrence dans le cadre du renouvellement des concessions.

L'hydroélectricité est une énergie renouvelable à bas coût, non émettrice de gaz à effet de serre qui représente plus de 60% des énergies renouvelables et 12% de l'électricité en France. On dénombre 447 barrages hydrauliques en France dont 80 % sont gérés par EDF.

Depuis bientôt quinze ans, la Commission européenne réclame à la France la mise en concurrence de ses concessions hydroélectriques, en ayant recours à un appel d'offre. D'ici 2023, un tiers des contrats de concession liant l'État à cet opérateur historique arriveront à leur terme et pour leur renouvellement, la commission exigera leur mise en concurrence.

Cette mise en concurrence aurait à la fois un impact négatif pour le consommateur en renchérissant le coût de l'électricité, mais aussi pour l'ensemble de l'écosystème des barrages. La diversification des acteurs en charge des barrages réduirait les économies d'échelle. L'État est aujourd'hui le garant d'un équilibre fragile entre exploitation électrique, irrigation des terres, préservation de l'environnement et développement d'activités touristiques sur les barrages, équilibre qui pourrait voler en éclats avec la multiplication des acteurs.

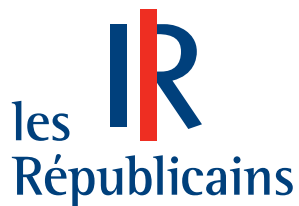
L'exploitation des barrages relève donc d'intérêts stratégiques pour la France. Il est primordial de protéger ce patrimoine national qui garantit en partie notre souveraineté énergétique et notre capacité d'aménager une partie du territoire.

# Notes

Contacts :

Presse : [servicedepresse@republicains.fr](mailto:servicedepresse@republicains.fr) - 01.40.76.60.44

Etudes : [forums@republicains.fr](mailto:forums@republicains.fr) - 01.40.76.62.75



Retrouvez toute notre actualité sur  
[www.republicains.fr](http://www.republicains.fr)