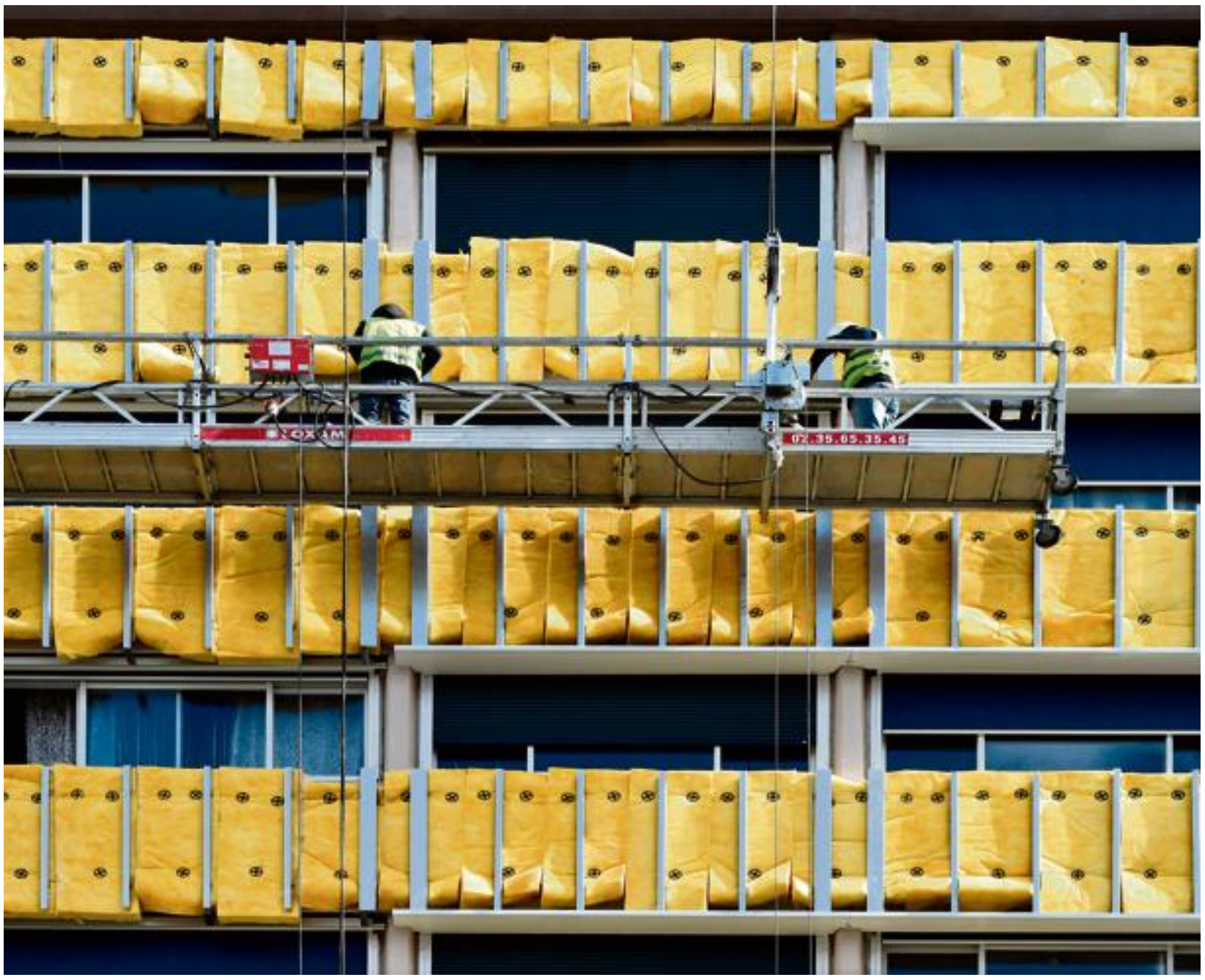
Le Monde
MARDI 28 AVRIL 2020

8 pistes pour une relance verte

Les plans de relance en préparation doivent créer de l'emploi et de l'activité économique tout en contribuant à diminuer les émissions de CO_2 et à améliorer la qualité de vie, plaident de nombreuses voix, qui soulignent une **occasion historique**



Travaux d'isolation thermique de logements sociaux, à Paris. FRÉDÉRIC ACHDOU/REA

Le Green Deal est aussi nécessaire qu'avant la crise. Le réchauffement climatique n'a pas disparu.» Ces mots ne sont pas ceux de militants écologistes, mais de la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen. En pleine bourrasque pandémique, le 15 avril, elle a rappelé avec insistance que les importants plans de relance qui seront nécessaires en Europe pour sortir de la récession économique devront prendre en compte la dimension climatique.

Certes, les mesures de confinement ont fait temporairement baisser les émissions de gaz à effet de serre. Mais cela donne aussi la mesure du chemin à parcourir : les rejets carbonés devraient diminuer entre 5 % et 15 % sur l'année 2020 en France, selon le Haut Conseil pour le climat. Une baisse massive, mais inférieure à ce qui est nécessaire pour espérer atteindre un jour les objectifs de l'accord de Paris.

Surtout, cette diminution risque de n'être que temporaire. *«Les plans de relance qui sont en préparation sont d'une ampleur qui n'arrive qu'une fois par siècle, au regard des montants mobilisés. Cela va structurer l'économie et donner forme au monde dans lequel nous allons vivre»*, prévient Fatih Birol, directeur exécutif de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), qui rappelle qu'après la crise de 2008 les émissions de CO_2 étaient reparties à la hausse de manière spectaculaire. Le risque est d'autant plus grand aujourd'hui que cette crise sanitaire et économique s'accompagne d'une baisse spectaculaire des prix du pétrole, qui rendra mécaniquement les alternatives moins compétitives.

La France a déjà mobilisé plus de 300 milliards d'euros pour répondre à l'urgence de la situation, mais risque de devoir débourser beaucoup plus encore pour faire face à la chute vertigineuse de la croissance. Comment utiliser à bon escient les milliards qui vont être mobilisés par les Etats ? Certains industriels et dirigeants politiques européens pensent risqué, voire impossible, de vouloir relancer l'économie dans l'urgence, éviter le chômage de masse et atteindre dans le même temps les objectifs climatiques. A l'inverse, les partisans d'une relance verte y voient la possibilité de créer de l'emploi et de l'activité économique tout en baissant les émissions de CO_2 et en améliorant la qualité de vie. Revue de quelques propositions concrètes directement applicables.

1 Un plan pour la rénovation globale des bâtiments Le secteur du bâtiment, qui représente près de 45 % de la consommation d'énergie nationale, contribue pour 18 % aux émissions de gaz à effet de serre de la France. C'est donc l'un des domaines sur lesquels il faut agir en priorité : un véritable plan de rénovation thermique permettrait de gagner en sobriété énergétique et de faire baisser les émissions, tout en créant des emplois et en apportant des bénéfices pour la santé.

Afin de parvenir à la décarbonation complète du secteur en 2050, la stratégie nationale bas carbone de la France prévoit d'ailleurs la rénovation de 500 000 logements par an. Mais cet objectif, déjà minimaliste, est loin d'être atteint. Surtout, dans leur grande majorité, les rénovations effectuées sont peu performantes : elles sont réalisées par « gestes » – on remplace une chaudière, une fenêtre, on isole un toit… – et étalées dans le temps.

L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) ou la convention citoyenne pour le climat insistent, dans leurs propositions pour une relance verte, sur la nécessité de mettre en œuvre de façon beaucoup plus massive des rénovations globales, effectuées en une fois et bien plus efficaces en économies d'énergie. *«Ce sont des rénovations lourdes, mais si le coût est étalé dans le temps, cela devient intéressant pour les propriétaires»*, explique Hadrien Hainaut, expert à l'I4CE.

Pour cela, l'institut recommande de mettre en place des prêts à taux zéro sur de très longues périodes (trente ou quarante ans), mais aussi de remplacer les aides forfaitaires par postes de dépenses par des aides proportionnelles aux résultats en matière d'économies d'énergie. Il estime qu'une augmentation des investissements publics de 200 millions d'euros par an, les faisant passer de 1,9 milliard à 2,1 milliards d'euros, est nécessaire pour atteindre les objectifs concernant les logements privés. *«L'Etat doit mettre davantage d'argent sur la table, mais il peut y avoir un retour sur investissement direct et rapide en termes de créations d'emplois, de valeur ajoutée locale, etc.»*, assure Andreas Rüdinger, spécialiste des politiques énergétiques et climatiques à l'Institut du développement durable et des relations internationales.

2 Développer le fret ferroviaire C'est un sujet dont d'autres pays européens se sont emparés bien plus rapidement que la France : développer le transport de marchandises par le train plutôt que par la route, afin de faire baisser les émissions de CO_2. Le fret ferroviaire représente 9 % du transport de marchandises, contre 91 % pour les camions. Les acteurs de la filière se sont regroupés pour formuler des demandes à l'occasion du prochain plan de relance. Leur objectif : doubler le fret à l'échéance de 2030, et passer ainsi à 18 % du transport de marchandises.

«Cela nous ferait rattraper nos voisins européens», souligne Franck Tuffereau, délégué général de l'Association française du rail, qui regroupe les concurrents de la SNCF. Il veut croire aux bienfaits du fret ferroviaire dans un plan de relance : *«On crée des emplois, y compris des emplois industriels. Cela contribue à la décongestion des routes et, surtout, c'est le mode le moins polluant pour transporter des marchandises !»*

Une position soutenue par le nouveau patron de la SNCF, Jean-Pierre Farandou : *«On va dire au gouvernement français : vous voulez verdir votre politique, vous voulez être plus écologique, vous voulez accélérer la transition écologique, eh bien, nous, on a une idée : aidez-nous à convaincre les chargeurs de mettre leurs marchandises plus dans des trains et moins dans des camions»*, expliquait-il fin février.

Mais changer la donne sur le rail implique des investissements importants, notamment pour remettre en état un réseau vieillot et réorganiser les flux. Il faudra aussi regagner la confiance de clients échaudés par les mouvements sociaux du secteur ces dernières années. Selon la convention citoyenne pour le climat, un tel plan pourrait coûter 4 milliards d'euros sur dix ans. La filière assure préparer un chiffrage plus précis des ressources nécessaires à destination des pouvoirs publics, mais assure que les externalités positives pourraient rapporter autour de 9 milliards d'euros.

3 Une filière batteries made in Europe Avec le basculement progressif d'une partie de la mobilité vers l'électrique, le besoin de batteries en Europe devient un enjeu crucial. La production mondiale est cependant centrée en Asie, et particulièrement en Chine. Selon une étude du Boston Consulting Group, les besoins en cellules de batteries pourraient atteindre 400 gigawattheures par an à l'horizon 2025, soit l'équivalent de ce que pourraient produire dix usines géantes sur le continent européen.

Or, dans une voiture électrique, la batterie représente environ 35 % du prix final. L'enjeu est colossal, sur les plans de l'emploi et de la souveraineté technologique, et il est bien compris au niveau européen. Depuis deux ans, deux projets, l'un européen, l'autre franco-allemand, tentent de bâtir une filière industrielle compétitive. Selon la Commission européenne, cela pourrait représenter, d'ici à 2025, un marché de 250 milliards d'euros et un potentiel de 2 millions à 3 millions d'emplois directs et indirects sur le continent.

«Les batteries européennes et françaises peuvent être bas carbone, s'enthousiasme Alain Grandjean, économiste et président de la Fondation Nicolas Hulot. *On peut créer une politique industrielle, et la commande publique sera centrale de ce point de vue. C'est doublement bien en ce qui concerne le climat : on évite les importations, et l'électricité produite en France est décarbonée.»* C'est aussi ce que défend le patron de l'AIE, M. Birol : *«L'investissement dans la production de batteries en Europe aura des effets économiques massifs, c'est un choix central pour le continent.»*

Mais, pour être compétitive, la filière demande davantage d'investissements publics et, surtout, des engagements concrets pour bénéficier d'une « préférence européenne ». Elle souligne ainsi les différences en matière d'obligations environnementales et sociales vis-à-vis de ses concurrents asiatiques. Et déplore le décalage entre les discours conquérants et la difficile réalité du terrain. Les investissements à prévoir sont néanmoins considérables : l'usine française qui doit voir le jour en Charente, en 2022, coûtera à elle seule 5 milliards d'euros.

4 Soutenir l'électrification des véhicules La voiture individuelle est aujourd'hui responsable de plus de la moitié des émissions dues aux transports ; et la loi française prévoit la fin de la vente de véhicules légers thermiques, en 2040. De nombreux experts appellent donc à relancer le secteur automobile en soutenant massivement son électrification. Avec des ventes de véhicules électriques qui ont atteint 8 % de part de marché en mars, *«un virage est en train de s'opérer, et il est important que la crise ne l'entrave pas»*, prévient Cécile Goubet, secrétaire générale de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere).

«Il faut créer des incitations pour que les constructeurs poursuivent leurs investissements, mais aussi pour que les particuliers puissent acquérir des véhicules électriques, qui risquent d'être défavorisés avec les prix du pétrole très bas», ajoute-t-elle. L'Avere demande notamment au gouvernement d'indexer la TVA sur le niveau de CO_2 des véhicules, de la rendre récupérable pour les entreprises qui achètent des véhicules électrifiés jusqu'à un an après la sortie du confinement ou encore de rétablir le bonus écologique à 6 000 euros pour tous. Autre-

«IL FAUT CRÉER DES INCITATIONS POUR QUE LES PARTICULIERS PUISSENT ACQUÉRIR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES, QUI RISQUENT D'ÊTRE DÉFAVORISÉS AVEC LES PRIX DU PÉTROLE TRÈS BAS»

CÉCILE GOUBET
secrétaire générale de l'Avere