

# Les objectifs climatiques en France et en Allemagne : Où en est-on ?

## I. Introduction : Comparaison des objectifs allemands et français

A l'approche de 2020, année charnière qui constitue la première étape majeure sur la trajectoire tracée par l'Accord de Paris pour limiter le réchauffement climatique sous les 2°C, il est temps de jeter un regard critique sur les avancées réalisées par la France et l'Allemagne par rapport à leurs engagements de 2015 en matière de climat et énergie.

Pour commencer cet état des lieux de la politique énergie-climat du couple franco-allemand, un rappel des ambitions auxquelles les deux pays se sont initialement engagés. Les tableaux suivants illustrent les objectifs climatiques de la France et de l'Allemagne aux horizons 2020, 2030 et 2050.

### France :

| Objectifs  | 2020                       | 2030               | 2050                      |
|--|----------------------------|--------------------|---------------------------|
| Réduction des GES (par rapport à 1990)                             | -20%                       | -40%               | -75% (neutralité carbone) |
| Part des renouvelables (consommation d'énergie)                    | 23%                        | 32%                |                           |
| Part des renouvelables (électricité)                               | 27%                        | 40%                |                           |
| Amélioration de l'efficacité énergétique                           | +20%                       |                    |                           |
| Réduction de la consommation d'énergie                             |                            | -20% (p.r. à 2012) | -50% (p.r. à 2012)        |
| Réduction de la consommation d'énergie dans le secteur du bâtiment | -15% en 2023 (p.r. à 2010) |                    |                           |
| Réduction de la part du nucléaire dans l'électricité               | -25% en 2025               |                    |                           |

### Allemagne :

| Objectifs  | 2020                     | 2030 | 2050               |
|--|--------------------------|------|--------------------|
| Réduction des GES (par rapport à 1990)                             | -40%                     | -55% | -80-95%            |
| Part des renouvelables (consommation d'énergie)                    | 18%                      | 30%  | 60%                |
| Part des renouvelables (électricité)                               | >35%                     | 65%  |                    |
| Amélioration de l'efficacité énergétique                           | +2.1%/an (total: +20%)   |      |                    |
| Réduction de la consommation d'énergie                             | -20% (p.r. à 2008)       |      | -50% (p.r. à 2008) |
| Réduction de la consommation d'énergie dans le secteur du bâtiment | -20% (besoin en chaleur) |      |                    |
| Réduction de la part du nucléaire dans l'électricité               | -100% en 2022            |      |                    |

### II. Etat des lieux : Aujourd'hui on en est où ?

Une comparaison des données les plus récentes sur les émissions de GES, la production d'électricité et les transports dans les deux pays permet déjà de dégager les défis principaux auxquels la France et l'Allemagne doivent faire face pour réaliser leurs engagements pris lors de l'Accord de Paris.

En ce qui concerne les émissions de GES, les secteurs les plus émetteurs diffèrent dans les deux pays. En Allemagne l'industrie de l'énergie est responsable de presque 1/3 des émissions annuelles (comparé à 9,5% en France). En deuxième place, le secteur des transports représentait 18% des émissions de GES de l'Allemagne en 2016<sup>1</sup>. En France c'est le secteur des transports qui constitue la principale source de GES avec 29 % en 2015, suivi par le secteur agricole et l'industrie responsables de 20 % chacun des émissions totales de GES<sup>2</sup>.

#### Gaz à effet de serre :

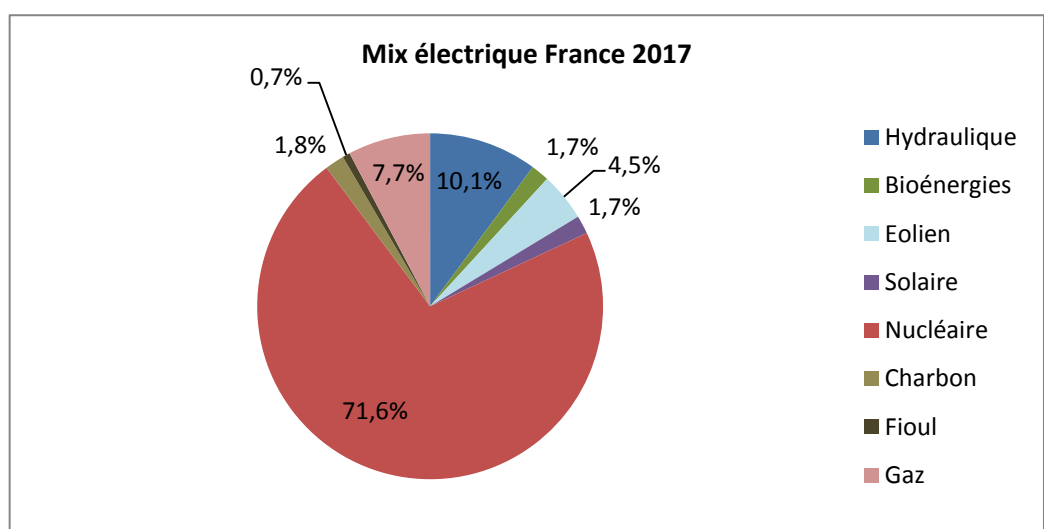
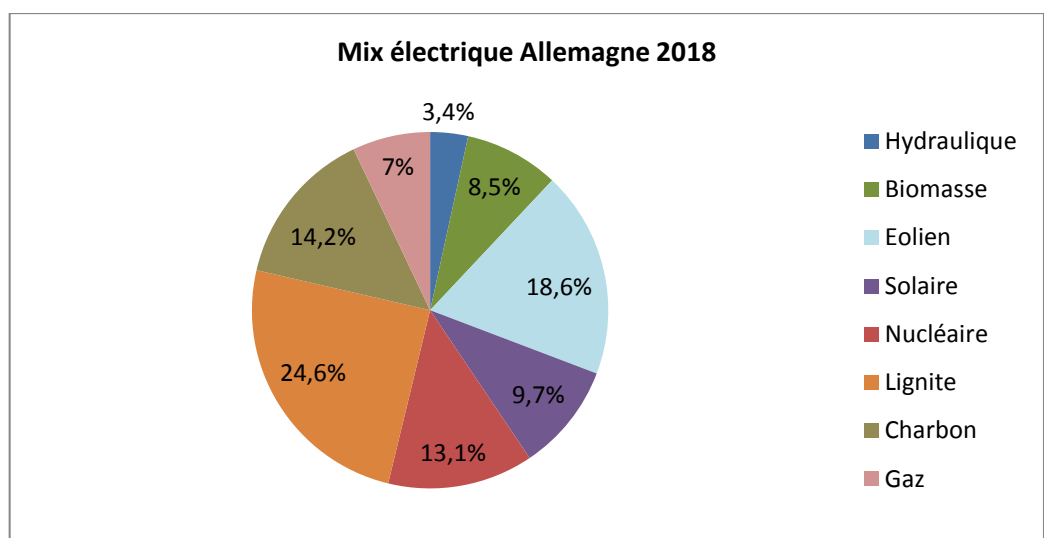
|                  | Gaz à effet de serre (MtCO <sub>2</sub> eq) | Réduction par rapport à 1990 |
|------------------|---|------------------------------|
| <b>France</b>    | 463 en 2016                                 | -15,3% en 2016               |
| <b>Allemagne</b> | 904,7 en 2017                               | -27,7% en 2017               |

Si les émissions de gaz à effet de serre sont presque deux fois plus élevées en Allemagne qu'en France, cela est en partie lié aux sources d'énergie très différentes servant à la production d'électricité dans les deux pays. Comme les deux graphiques ci-dessous le démontrent, la part d'électricité produite par des sources renouvelables en France n'est que la moitié de celle de son voisin, mais la grande majorité de l'électricité française est d'origine nucléaire entraînant beaucoup moins d'émissions de GES que la production allemande dont les sources énergétiques les plus polluantes, notamment le charbon et le lignite, continuent à représenter une part considérable (38,8%).

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-1>

<sup>2</sup> <http://agriculture.gouv.fr/infographie-le-secteur-des-terres-et-les-gaz-effet-de-serre-en-france>

## Fiche thématique – les objectifs climatiques



Malgré, ou justement à cause de leurs sources d'énergie si différentes, les systèmes électriques de France et d'Allemagne sont interdépendants. Comme les deux pays se trouvent face au même défi, restructurer leur production conventionnelle d'électricité, les choix qui seront faits des deux côtés du Rhin quant au rythme et à l'échéance de cette restructuration auront des effets transfrontaliers sur la transition énergétique dans les deux pays.

La réduction de ces sources traditionnelles d'énergie est déterminante pour le succès d'une transition vers les renouvelables « car la capacité des filières renouvelables à se rémunérer par le marché électrique dépendra (...) des stratégies adoptées concernant les sources d'énergie conventionnelles et au signal-prix du CO<sub>2</sub> <sup>5</sup>».

Maintenir une capacité nucléaire élevée en France contribuerait à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'UE, via une augmentation significative des exportations d'électricité de France, et à abaisser le prix de l'électricité en Allemagne ainsi qu'à décarboner sa consommation électrique. Cependant, l'augmentation prévue de la part des énergies renouvelables à 65 %

<sup>3</sup> [https://www.energy-charts.de/energy\\_pie\\_de.htm](https://www.energy-charts.de/energy_pie_de.htm)

<sup>4</sup> <http://bilan-electrique-2017.rte-france.com/production/le-parc-de-production-national/#>

<sup>5</sup> Agora Energiewende et IDDRI. (2018). 'L'Énergiewende et la transition énergétique à l'horizon 2030'.

## Fiche thématique – les objectifs climatiques





de la consommation d'électricité en 2030 contribuera à éviter que l'Allemagne – qui n'est pas favorable à l'augmentation de sa dépendance à l'importation d'électricité nucléaire – ne dépende des importations dans un contexte de sortie du charbon. Cette accélération du développement des renouvelables couplée au maintien du parc nucléaire français causerait une offre excédentaire d'électricité et permettrait de maintenir des prix de marché faibles pour l'électricité en Europe.<sup>6</sup>

Il est donc nécessaire pour les deux pays de rapidement prendre une décision sur les stratégies nationales concernant le parc nucléaire en France et le charbon en Allemagne pour pouvoir concilier leurs approches et coopérer sur le développement des énergies renouvelables.

Dans le secteur des transports on observe que la voiture individuelle reste prédominante dans les deux pays. En France 80% des déplacements sont effectués en voiture – occupée la plupart du temps par une seule personne – et dont 50% des trajets effectués font moins de 5 km<sup>7</sup>. Ce phénomène est en grande partie lié au fait que « l'espace rural et périurbain est structuré de façon peu favorable aux transports alternatifs à la voiture individuelle<sup>8</sup> ».

En ce qui concerne le taux de pollution des voitures individuelles circulant en France et en Allemagne, les choix d'achat des citoyens représentent une problématique similaire dans les deux pays. En regardant les voitures vendues en 2017, il s'agit en grande partie de voitures lourdes et très consommatrices comme des SUV (Sport Utility Vehicle) qui représentent 30%<sup>9</sup> des ventes en France et 15,2%<sup>10</sup> en Allemagne. Les voitures électriques et hybrides restent marginales comparées aux voitures conventionnelles (en 2017 les voitures électriques représentaient 0,7% des voitures vendues en Allemagne, et 1,47%<sup>11</sup> en France. Les voitures hybrides représentaient 2,5% des ventes en Allemagne et 3,9% en France dans la même année)<sup>12,13</sup>.

### III. Quels objectifs seront atteints en 2020 ?

| <b>Légende</b> |  |  |  |  |
|----------------|---|---|--|---|
|                | L'objectif est officiellement déclaré comme non-réalisable                          | Peu probable que l'objectif soit atteint  | Atteinte de l'objectif possible  | L'objectif est déjà atteint   |

<sup>6</sup> Agora Energiewende et IDDRI. (2018). 'L'Energiewende et la transition énergétique à l'horizon 2030'.

<sup>7</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>8</sup> Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

<sup>9</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>10</sup> [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n\\_jahresbilanz.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html)

<sup>11</sup> Le Parisien : '2017, année record pour les ventes de voitures électriques'. Disponible à : <http://www.leparisien.fr/environnement/transition-connectee/2017-annee-record-pour-les-ventes-de-voitures-electriques-07-02-2018-7546038.php>

<sup>12</sup> L'Usine Nouvelle. (2018). 'La voiture neuve moyenne vendue en France en 2017 consomme plus et coûte plus cher'. 23 juin. Disponible à : <https://www.usinenouvelle.com/editorial/la-voiture-neuve-moyenne-vendue-en-france-en-2017-consomme-plus-et-coute-plus-cher.N710854>

<sup>13</sup> [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n\\_jahresbilanz.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html)

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

### Allemagne :

|  | Objectif 2020          | Etat des lieux 2018         | Commentaires  |
|--|------------------------|-----------------------------|---|
| <b>Réduction des GES (par rapport à 1990)</b>                    | -40%                   | -27,7% en 2017              | Objectif jugé non-réalisable pour 2020 et abandonné par la grande coalition   |
| <b>Part des renouvelables dans la consommation d'énergie</b>     | 18%                    | 14,6% en 2016               | Le Ministère fédéral de l'économie admet que l'objectif ne sera probablement pas atteint (max. 16% jusqu'en 2020)                                       |
| <b>Part des renouvelables dans la consommation d'électricité</b> | >35%                   | 40,3% en 2018               | Objectif atteint  |
| <b>Amélioration de l'efficacité énergétique</b>                  | +2,1%/an               | +1,4%/an entre 2008 et 2015 | Pour atteindre l'objectif pour la période 2008-2020, l'efficacité énergétique aurait dû augmenter de 3,1%/an à partir de 2015                           |
| <b>Réduction de la consommation d'énergie</b>                    | -20%                   | -6% en 2017                 | Peu probable que l'objectif soit atteint  |
| <b>Réduction dans le secteur du bâtiment</b>                     | -20% besoin en chaleur | -11,1% en 2015              | Si la dynamique est maintenue, l'objectif sera atteint 2 ans après la date initialement prévue  |
| <b>Rénovations énergétiques</b>                                  | 2%                     | 1% en 2017                  | Le doublement du taux des rénovations ne se reflète pas sur le marché   |
| <b>Réduction de la part du nucléaire dans l'électricité</b>      | -100% jusqu'en 2022    | 14,1% en 2016               | Atteinte de l'objectif possible   |
| <b>Véhicules électriques</b>                                     | 1 Million              | 53.861 en 2018              | Angela Merkel a dit en 2017 que l'atteinte de l'objectif n'est pas réaliste, mais en 2018 le gouvernement de la nouvelle coalition maintient l'objectif |

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

### France :

|  | Objectif 2020  | Etat des lieux 2018  | Commentaires  |
|--|--|--|---|
| <b>Réduction des GES (par rapport à 1990)</b>                    | -20%   | -15,3% en 2016   | En 2016 les émissions ont augmenté, plusieurs secteurs ont dépassé leurs budgets carbone de 4-11%   |
| <b>Part des renouvelables dans la consommation d'énergie</b>     | 23%  | 15% en 2018  | Le Syndicat des Energies Renouvelables (SER) projette en 2018 que 19% seront atteints en 2020   |
| <b>Part des renouvelables dans la consommation d'électricité</b> | 27%  | 18,4% en 2017  | Légère baisse entre 2016 et 2017, peu probable que l'objectif soit atteint  |
| <b>Amélioration de l'efficacité énergétique</b>                  | +20%   | +1,4%/an depuis 2000   | Trop bas pour atteindre l'objectif final (comparable à l'Allemagne)   |
| <b>Réduction de la consommation d'énergie</b>                    | EF <sup>14</sup> : à 131,4 Mtep, EP <sup>15</sup> à 219,9 Mtep | EF 149,2 Mtep en 2015, EP: 237,9 Mtep en 2017                              | Selon le ministère de la transition écologique, l'objectif pour l'énergie finale ne sera pas atteint avant 2026                                 |
| <b>Réduction dans le secteur du bâtiment</b>                     | -15% (2010) en 2023  | La consommation était stable (-0,1%/an) entre 2010 et 2015 (+0,3% en 2015) | Objectif difficilement atteignable  |
| <b>Rénovations énergétiques</b>                                  | Rénovation lourde de 500 000 logements par an à partir de 2017 | Environ 288 000 rénovations par an (2018)                                  | On tourne autour de 288 000 rénovations thermiques performantes par an et il faudrait au moins 700 000 par an pour rattraper le retard accumulé |
| <b>Réduction de la part du nucléaire dans l'électricité</b>      | -25% en 2025 (à 50%)   | 71,6% en 2017  | Le Ministère de l'environnement a reporté l'objectif à 2030 ou 2035   |
| <b>Véhicules électriques</b>                                     | Création de 400.000 bornes de recharge électriques publiques   | 15.000 en 2017   | Objectif difficilement atteignable  |

<sup>14</sup> Energie finale

<sup>15</sup> Energie primaire

### IV. Les défis et les manquements politiques principaux des deux pays

Les deux tableaux montrent qu'il existe actuellement un écart important, et potentiellement impossible à combler sur le court-terme, entre les engagements climatiques de la France et de l'Allemagne et la réalité actuelle, dans quasiment tous les secteurs, que ce soit les GES, la production d'énergie, le bâtiment ou les transports. Cet écart peut être en partie expliqué par un développement économique plus fort que prévu dans les deux pays, mais la raison principale se trouve néanmoins dans un manque de volonté et d'action politiques par rapport à l'ampleur du défi climatique auquel nous sommes confrontés.

L'objectif de la France en termes de réduction de GES est désigné par la notion du facteur 4 qui cherche à diviser par 4 les émissions de GES entre le niveau de 1990 et celui de 2050 et qui est basé sur les considérations du GIEC sur l'effort nécessaire des pays industrialisés pour limiter la hausse de la température moyenne à 2°C<sup>16</sup>. Pour cette raison le gouvernement français a adopté trois budgets carbone pour la période 2015 à 2028 qui fixent un plafond annuel d'émissions de CO<sub>2</sub> qui ne devrait pas être dépassé pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Néanmoins, en 2016, la France a déjà dépassé l'objectif fixé par son premier budget carbone de 3,6% en augmentant ses émissions de GES au lieu de les réduire, passant de 457 Mt CO<sub>2eq</sub> en 2015 à 463 Mt CO<sub>2eq</sub> en 2016.

En Allemagne, il n'y a pas un système comparable de « trajectoire vers la neutralité carbone » ou de « budget carbone compatibles avec l'Accord de Paris ». Dans leur accord de coalition, les partis au pouvoir se sont engagés à « combler le plus rapidement possible l'écart actuel avec l'objectif climatique 2020 et à atteindre les objectifs de protection climatique d'ici 2030 et 2050<sup>17</sup> ». Néanmoins, il n'existe pas de calendrier concret avec les mesures nécessaires pour combler l'écart avec l'objectif de réduire les émissions de GES de 40%. Une des mesures phares qui permettrait encore d'y parvenir – la réduction massive de la combustion du lignite – est actuellement encore en négociation par une 'Commission pour la croissance, les changements structurels et l'emploi'.

Il s'agit donc maintenant de chercher par secteur les causes principales qui ont menées à cet échec très probable des deux pays à atteindre leurs objectifs climatiques et de voir ce que les deux gouvernements prévoient pour limiter les dégâts.

#### A/ La production d'énergie :

##### **Allemagne :**

Comme évoqué dans les sections précédentes, la part toujours importante du charbon dans la production électrique allemande est une des raisons principales qui explique que la réduction de GES de 40% ne sera très probablement pas atteinte en 2020. Selon une étude de l'ONG britannique 'Sandbag', 7 centrales au charbon allemandes figurent parmi les

<sup>16</sup> <https://www.connaissancedesenergies.org/qu-appelle-t-on-le-facteur-4-140318>

<sup>17</sup> <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/opinion/fehlender-politischer-wille/>

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

10 centrales les plus émettrices de CO<sub>2</sub> en Europe<sup>18</sup>. Ce n'est qu'en Pologne qu'on trouve des centrales au charbon encore plus polluantes.

Malgré cela, l'accord de coalition du gouvernement ne parle que de réduire et non d'arrêter la production de charbon, et il ne comprend ni une interdiction de construire de nouvelles centrales au charbon, ni une interdiction d'exploiter de nouvelles mines<sup>19</sup>.

Une étude réalisée par le Fraunhofer-Institut et par Greenpeace 'Wie Deutschland sein Klimaziel noch erreichen kann' (Comment l'Allemagne peut encore atteindre son objectif climatique) montre même que l'objectif 2020 pourrait encore être atteint avec le déclassement de 14 unités de lignite d'ici 2020 et sans mettre en risque la sécurité de l'approvisionnement énergétique si l'expansion des centrales solaires et éoliennes convenue dans l'accord de coalition est réalisée.

Néanmoins, la 'Commission pour la croissance, les changements structurels et l'emploi' qui travaille depuis Juillet 2018 pour la mise en place d'une stratégie pour la restructuration des régions dépendantes à la production de charbon en Allemagne, n'a toujours pas décidé si elle va fixer une échéance pour une sortie définitive du charbon.

### France :

En France, le plus grand chantier se trouve dans le déploiement des énergies renouvelables qui n'avance que lentement en comparaison avec ses voisins européens. A présent l'essentiel des énergies renouvelables françaises est d'origine hydraulique et il n'y a pas assez d'investissements dans les projets éoliens ou photovoltaïques, qui sont en baisse depuis les deux dernières années<sup>20</sup>. Selon le Conseil économique, social et environnemental (CESE), ce retard dans le déploiement des énergies renouvelables est surtout lié à « des délais d'agrément beaucoup plus longs qu'ailleurs en Europe, des exigences administratives trop importantes et des difficultés de raccordement à des réseaux qui tardent à s'adapter à une production d'énergie moins centralisée<sup>21</sup> ».

Cela se reflète dans les chiffres qui montrent que pour les parcs éoliens offshore uniquement 50% des 6 000 MW prévus ont été attribués dans les appels d'offres et que pour les projets photovoltaïques seuls 69,3% de l'objectif pour 2018 (déjà jugé modeste) de 10 200 MW ont réellement été installés<sup>22</sup>. Le solaire est encore quasiment inexistant dans la moitié Nord de la France<sup>23</sup> en raison des appels d'offres qui ne comprennent pas à l'heure actuelle des différenciations géographiques tenant compte des différents régimes d'ensoleillement des collectivités.

---

<sup>18</sup> EURACTIV. (2018). 'En Allemagne, les renouvelables prennent le pas sur le charbon'. 12 juillet. Disponible à : <https://www.euractiv.fr/section/energie/news/german-coal-trounced-by-renewables-for-first-time-2/>

<sup>19</sup> Greenpeace. (2018). 'Analyse des Koalitionsvertrages vom 07.02. 2018 zwischen CDU, CSU und SPD zu den Bereichen Klima, Energie, Verkehr, Landwirtschaft und Biodiversität'

<sup>20</sup> Bastamag. (2017). 'Renoncement de Hulot sur le nucléaire : le déploiement des renouvelables repoussé'. 9 novembre. Disponible à : <https://www.bastamag.net/Renoncement-de-Hulot-sur-le-nucleaire-le-deploiement-des-renouvelables-repousse>

<sup>21</sup> Les avis du CESE. (2018). 'Comment accélérer la transition énergétique ? Avis sur la mise en oeuvre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)'

<sup>22</sup> Bastamag. (2017). 'Renoncement de Hulot sur le nucléaire : le déploiement des renouvelables repoussé'. 9 novembre. Disponible à : <https://www.bastamag.net/Renoncement-de-Hulot-sur-le-nucleaire-le-deploiement-des-renouvelables-repousse>

<sup>23</sup> négaWatt. (2018). 'Transition énergétique : l'heure de vérité ?'. Dossier de presse.



## Fiche thématique – les objectifs climatiques

En ce qui concerne la réduction du parc nucléaire en France, la situation est comparable à la sortie du charbon en Allemagne, c'est-à-dire que les mesures préparatoires n'ont pas été mises en place et qu'aucun engagement politique n'a été pris quant à une date butoir. En novembre 2017, le ministère de la transition écologique et solidaire déclare sur la base d'un rapport du RTE (Réseau et transport d'électricité), qui gère le réseau électrique français, que la fermeture prévue de quatre centrales à charbon et des réacteurs nucléaires après quarante ans d'activité d'ici 2020 « n'est donc pas possible à très courte échéance sans dégrader la sécurité d'approvisionnement<sup>24</sup> ».

### B/ L'efficacité des bâtiments :

#### **Allemagne :**

Dans le secteur du bâtiment, l'Allemagne s'était fixée l'objectif de réduire la consommation de chaleur de 20% et la consommation d'électricité de 10% à l'horizon 2020, mais sachant que la consommation électrique des ménages privés a même légèrement augmenté récemment, il est prévisible que le taux de rénovations énergétiques ne soit pas suffisant pour que cet objectif soit atteint.

Cette stagnation des rénovations lourdes des bâtiments privés, malgré l'existence d'un système de soutien financier mis en place par le gouvernement allemand, est expliqué dans une étude datant de 2015<sup>25</sup> par une absence de campagnes d'information vis-à-vis des citoyens et également par un manque de coordination entre le Bund et les Länder sur cet enjeu.

#### **France :**

En France, le secteur du bâtiment détient le plus grand écart avec son objectif de réduction d'émissions de GES : il a dépassé en 2016 de 11% son budget carbone. Comme démontré dans le tableau précédent, le nombre de rénovations énergétiques actuel ne représente quasiment que la moitié de ce qui serait nécessaire pour aligner la consommation énergétique et les émissions GES du secteur aux objectifs français pour 2020.

Si les rénovations énergétiques ne progressent pas suffisamment, cela est en grande partie lié à leur coût très élevé qui n'est pour l'instant pas assez bien compensé par le système d'aides financières multiples que le gouvernement propose actuellement à ses citoyens et qui est souvent qualifié de « jungle de moyens de financement <sup>26</sup> » difficile à naviguer et ne représentant pas une incitation suffisante. L'association négaWatt a ainsi critiqué le gouvernement français pour ne pas avoir créé un cadre légal qui rend obligatoire la rénovation complète et performante dès qu'un bien change de main et qu'il se focalise trop sur des incitations fiscales pour les propriétaires, un système qui dans d'autres pays de l'UE « n'a permis de réaliser que 3% des objectifs annuels de rénovation<sup>27</sup> ».

### C/ Le secteur des transports :

---

<sup>24</sup> Le Monde. (2017). 'Ecologie : les paroles et les actes de Macron'. 12 décembre. Disponible à : [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron\\_5228561\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron_5228561_4355770.html)

<sup>25</sup> Schulze et Wolf. (2015). 'Die deutsche Energiewende: aktueller Stand und künftige Barrieren'. Disponible à : <https://archiv.wirtschaftsdienst.eu/jahr/2015/9/die-deutsche-energiewende-aktueller-stand-und-kuenftige-barrieren/>

<sup>26</sup> CLER, 2018

<sup>27</sup> négaWatt. (2018). 'Transition énergétique : l'heure de vérité ?'. Dossier de presse.

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

### Allemagne :

Dans le secteur des transports, les émissions de GES ainsi que la consommation énergétique continuent à augmenter, ce qui est majoritairement lié au fait qu'il y a de plus en plus de transport de fret sur les routes et que de nombreuses voitures lourdes et de grande taille sont toujours achetées en Allemagne.

Si l'Allemagne est en avance sur le déploiement des énergies renouvelables dans la production électrique, cela ne se reflète pas dans la consommation énergétique des transports où l'Allemagne n'atteindra très probablement pas l'objectif européen de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports en 2020. En 2016 la part des EnR n'était que de 5% avec une augmentation pronostiquée à 6,1% au maximum en 2020<sup>28</sup>.

En ce qui concerne le déploiement des voitures électriques, l'Allemagne est en retard par rapport à son voisin français et l'industrie automobile allemande continue à résister à un développement du marché dans cette direction. Même s'il existe actuellement une incitation financière de 4 000 EUR pour l'achat d'un véhicule électrique, le problème primordial de la mobilité électrique en Allemagne reste le fait que la production d'électricité est si émettrice qu'augmenter la consommation d'électricité dans les transports ne permettrait pas d'atteindre des réductions importantes de ses émissions. Il faudrait donc avant tout une transition de la mobilité individuelle vers une mobilité alternative et collective basée sur les vélos, les transports en commun et l'autopartage.

### France :

Par rapport au budget carbone français, le secteur des transports a dépassé de 6 % les objectifs fixés en 2016 pour ses émissions, ce qui est aussi en grande partie lié au fret routier qui représente jusqu'à 80% des émissions GES et plus que 80% des consommations finales en énergie<sup>29</sup> du secteur des transports<sup>30</sup>. Les voitures individuelles aussi continuent à contribuer au problème, sachant que 30% des voitures neuves sont des SUV, très émettrices en CO<sub>2</sub><sup>31</sup>.

Sur une note plus positive, en ce qui concerne la mobilité électrique, la France est en avance avec un marché automobile qui est « actuellement l'un de ceux où se vendent le plus de voitures électriques et hybrides en Europe<sup>32</sup> » avec des subventions à l'achat parmi les plus hautes du monde : entre 6 000 à 10 000 EUR.

Néanmoins les véhicules électriques et hybrides restent très minoritaires par rapport aux véhicules neufs roulant au diesel ou à l'essence qui ne sont pas encore visés par des mesures coercitives à l'échelle nationale. De plus, le CESE et l'association négaWatt ont tiré la sonnette d'alarme sur les effets secondaires d'une politique qui ne se focalise que sur la mobilité électrique entraînant l'augmentation de la consommation électrique et de la

---

<sup>28</sup> Zeit Online. (2017). 'Deutschland verpasst EU-Ziel für erneuerbare Energien'. 20 septembre. Disponible à : <https://www.zeit.de/news/2017-09/20/energie-deutschland-verfehlt-eu-ziel-fuer-erneuerbare-energien-20091402>

<sup>29</sup> ADEME. (2016). 'Climat, air et énergie : Chiffres-clés'.

<sup>30</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>31</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>32</sup> Le Monde. (2017). 'Ecologie : les paroles et les actes de Macron'. 12 décembre. Disponible à : [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron\\_5228561\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron_5228561_4355770.html)

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

production de batteries. Ils conseillent plutôt une approche combinant le gaz et à terme le biogaz avec l'électricité.

Comparable à l'Allemagne, le déploiement de véhicules électriques seul ne s'attaque pas aux problèmes plus profonds de la mobilité en France qui nécessite une extension de l'infrastructure pour les transports en commun dans les régions non-urbaines pour réduire la dépendance aux voitures individuelles. Pour illustrer cela, à présent seuls 22% des habitants de communes rurales en France et 64% des habitants d'agglomérations de plus de 100 000 habitants affirment pouvoir choisir entre plusieurs modes de transports<sup>33</sup>.

### **V. Comment l'écart avec les objectifs 2020 peut-il encore être comblé ?**

Un état des lieux en France et en Allemagne à l'horizon 2020 a démontré clairement que les mesures politiques actuellement décidées ou mises en place ne sont pas suffisantes pour atteindre les objectifs climat-énergie dans les deux pays et par conséquent mettent également la prochaine étape - l'horizon 2030 - en danger. Un rapport de projection du gouvernement fédéral prédit que si elle reste sur sa trajectoire actuelle, l'Allemagne n'atteindra seulement qu'une réduction de 45,4% des émissions de GES au lieu de 55% en 2030. C'est pour cela qu'il est primordial que les gouvernements des deux pays mettent en place des mesures supplémentaires pour combler cet écart et adaptent les mesures existantes au retard déjà accumulé (par exemple envisager 700 000 rénovations énergétiques par an et non 500 000 en France).

L'action politique dans les deux pays doit désormais refléter une vision globale qui inclue tous les secteurs et qui s'organise autour de trois axes :

- 1) la transition énergétique
- 2) la transition de la mobilité
- 3) la mobilisation de tous les acteurs basée sur la coopération franco-allemande.

#### **1) La Transition énergétique**

La transition énergétique s'appuie sur trois piliers principaux : La sobriété énergétique, l'efficacité énergétique et la production d'énergies renouvelables. Comme démontre cet état des lieux, l'attention et l'action politiques sont à présent presque exclusivement focalisées sur les deux derniers piliers alors que le premier reste encore trop souvent oublié.

Pour illustrer cela, en France les investissements réalisés dans l'industrie destinés à l'efficacité énergétique sont « en forte hausse depuis le début des années 90<sup>34</sup> » et ont atteint 8% de tous les investissements effectués en 2015. Cependant, ces progrès en efficacité énergétique ne se sont pour l'instant pas répercutés sensiblement sur la consommation finale d'énergie car dans la plupart des cas, « le gain en énergie obtenu par une meilleure efficacité conduit à consommer ailleurs l'énergie gagnée<sup>35</sup> » (ce qu'on appelle l'effet rebond).

En Allemagne, des modélisations de l'ifeu (l'Institut de recherche sur l'énergie et l'environnement de Heidelberg) ont montré que des économies d'électricité allant jusqu'à

<sup>33</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>34</sup> Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

<sup>35</sup> Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

77%<sup>36</sup> pour le secteur des ménages sont réalisables en combinant l'exploitation maximale des potentiels d'efficacité énergétique avec des mesures ambitieuses de sobriété énergétique. Cela signifie une réduction de la consommation d'électricité allant jusqu'à 110 TWh/a, dont les deux tiers sont dus à la sobriété énergétique<sup>37</sup>.

Néanmoins, la baisse de la consommation dans les deux pays ne s'effectue que très lentement avec même une légère augmentation en France entre 2016 et 2017. Une récente publication du think tank 'labo de l'économie sociale et solidaire' souligne que pour atteindre les objectifs climatiques la sobriété énergétique doit cesser de se limiter à quelques éco-gestes simples et « convoque au contraire une réflexion plus profonde sur nos modes de vie individuels et collectifs et les bases même du fonctionnement de notre économie<sup>38</sup> ».

L'ifeu insiste sur le rôle du gouvernement pour éliminer les restrictions de temps, d'argent et d'infrastructures avant de mettre en place des structures qui diminuent l'attractivité des modes de consommation actuels<sup>39</sup>. Cela signifie qu'avant de mettre en place des leviers financiers p. ex. pour rendre les énergies fossiles plus chères, les gouvernements dans les deux pays doivent investir dans des infrastructures qui permettent aux citoyens d'adopter des comportements alternatifs.

Pour y parvenir il est nécessaire de réaliser de vastes campagnes d'information et de proposer une offre de conseil pour les ménages qui les aide à transformer leurs modes de consommation avec des recommandations d'action claires et simples. Un exemple peut être la campagne de sensibilisation française « Défi Familles à énergie positive » reprise par le CLER - Réseau pour la transition énergétique (anciennement Comité de Liaison des Énergies Renouvelables) où Plus de 40 000 familles ont déjà répondu au défi de baisser leur consommation d'énergie et d'eau de 8%<sup>40</sup>.

L'ifeu a identifié les communes comme acteurs cruciaux pour la sobriété énergétique. Pour l'instant il existe un besoin considérable d'action afin d'ancrer systématiquement la sobriété dans les plans d'action climat-énergie des communes. Pour cela des conditions-cadres doivent être créés au niveau local, dont la plus importante est un financement suffisant pour permettre aux communes de mettre en place un système de conseil et d'information efficace.

### 2) La Transition de la Mobilité

Pour pouvoir rapidement réduire les émissions du secteur des transports, des mesures comme une réduction de la vitesse maximale autorisée sur voies rapides et autoroutes et une vitesse de contrôle de 30 km/h dans les villes, l'extension du réseau pour le fret ferroviaire et la suppression des avantages fiscaux du fret routier, du transport aérien et d'autres subventions nuisibles au climat dans le secteur des transports, sont nécessaires sur le court terme.

---

<sup>36</sup> Ifeu. (2016). 'Endbericht: Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen / Wohnen'.

<sup>37</sup> Ifeu. (2016). 'dito'.

<sup>38</sup> Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

<sup>39</sup> Ifeu. (2016). 'Endbericht: Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen / Wohnen'.

<sup>40</sup> Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

## Fiche thématique – les objectifs climatiques

Cependant, sur le long terme l'ambition politique doit porter sur une transformation radicale de la mobilité qui remplace le transport individuel par des modes de transports collectifs ou alternatifs. Cette vision est actuellement encore absente dans la politique de la France et de l'Allemagne.

Soutenir l'autopartage, par exemple au niveau des communes, est une première étape vers une vision transformative – surtout pour une période de transition nécessaire pour mettre en place les infrastructures pour des transports en commun dans des zones non-urbaines – car selon l'ADEME « chez 54 % des usagés, l'autopartage est un bon premier pas vers la démotorisation<sup>41</sup>. »

Une telle vision peut aussi s'appuyer sur un appel à la multimodalité, comme le fait déjà le Ministère de la transition écologique et solidaire dans le cadre de sa semaine pour la mobilité et qui consiste à utiliser plusieurs modes de transports sur le même chemin, combinant par exemple le vélo aux transports en commun.

### **3) La mobilisation de tous les acteurs basée sur une coopération franco-allemande**

Parmi les acteurs porteurs de la transition énergétique dans les deux pays, les communes jouent un rôle clé car elles sont les mieux situées pour développer et diffuser des outils adaptés à leurs citoyens et à leur territoire. Des exemples pour les initiatives nécessaires sur le niveau local qui permettent de mobiliser des citoyens à grande échelle sont a) le réseau des ALEC (Agences Locales de l'Énergie et du Climat) en France qui proposent des formations, des outils d'éducation et de conseil aux citoyens et aux entreprises ; b) des réseaux régionaux de conseil pour la rénovation de bâtiments avec un financement national comme proposé par le Bundesumweltamt ; ou c) des agences municipales du logement offrant une combinaison de conseils en matière de logement, d'aide pratique au déménagement et de subventions dans l'objectif de la réduction ou l'arrêt de la croissance par habitant de l'espace de vie proposés par l'ifeu.

Reconnaître le rôle primordial des communes pour mobiliser les citoyens et les entreprises dans la transition énergétique doit être relié à un financement par les gouvernements nationaux qui permet le développement de ces outils. Par ailleurs cette mobilisation au niveau local se situe aussi dans un contexte de coopération transfrontalière entre les communes allemandes et françaises comme l'illustre la semaine franco-allemande de la transition énergétique. Organisée par Energy Cities et Climate Alliance et financée par l'initiative européenne pour le climat (EUKI), la semaine franco-allemande de la transition énergétique mobilise des communes dans les deux pays qui développent ensemble des actions de sensibilisation qui seront menées entre le 17 et le 27 janvier 2019.

Un renforcement de cette coopération est également nécessaire au niveau national introduisant une nouvelle dimension centrale dans le partenariat historique entre les deux voisins. Comme la France et l'Allemagne se voient confrontées à des défis semblables, elles peuvent développer ensemble des programmes communs de financement pour les énergies renouvelables et pour des projets bilatéraux et d'échanges au niveau local et régional, ainsi qu'un système commun de tarification du CO<sub>2</sub> (prix plancher carbone) pour devenir les pionniers dans l'UE et parmi les pays du G20 d'une tarification de CO<sub>2</sub> améliorée.

---

<sup>41</sup> <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>