

## Loi climat: «Obsolète avant même d’être votée»

PAR JADE LINDGAARD  
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 10 FÉVRIER 2021



Emmanuel Macron visite la mer de Glace, dans le Mont Blanc, le 13 février 2020 (Denis Balbouse, AFP).

Pour Cyrille Cormier, spécialiste de politiques énergétiques, le projet de loi, issu de la Convention citoyenne et présenté mercredi en conseil des ministres, passe à côté de la transformation de l’économie vers des activités bas carbone.

Mise en place d’un « CO<sub>2</sub> score » pour montrer l’impact sur le climat des biens et services, interdiction de la publicité sur les énergies fossiles, interdiction des vols domestiques lorsqu’une alternative moins polluante existe en moins de 2 h 30, interdiction de location des passoires thermiques, généralisation des menus végétariens dans les cantines et des repas composés au moins pour moitié de produits durables dans la restauration collective : **le projet de loi « climat et résilience », issu de la Convention citoyenne, est présenté mercredi 10 février en conseil des ministres.**

C’est un ensemble fourre-tout et en deçà des mesures proposées par la Convention citoyenne sur le climat (*voir nos articles ici et là*). **Dans une lettre ouverte à Emmanuel Macron**, 110 associations (dont Greenpeace, la Fondation Nicolas Hulot, WWF, la Fondation Abbé Pierre, ATD Quart-Monde, Attac, la

CFDT, UFC-Que choisir, la Confédération paysanne) dénoncent les insuffisances du texte : « *Ce projet de loi cède largement le pas à l’incitation et aux simples encouragements à changer de pratiques là où une intervention des pouvoirs publics est requise.* »

**Le site Basta et l’Observatoire des multinationales** ont reconstitué la chronologie du détricotage par divers lobbies des propositions élaborées par les citoyens réunis en convention pendant un an.

Pour Cyrille Cormier, spécialiste en politiques énergétiques et ancien porte-parole de Greenpeace, cette loi est trop faible et trop tardive. Et elle rate complètement l’enjeu crucial : « *La constitution d’une force industrielle et sa traduction dans le commerce, qui permettrait de transformer l’économie française pour réduire les émissions.* » Dans un livre qu’il vient de publier *Climat. La démission permanente* (Utopia, 264 p., 8 euros), il dénonce « *la démission permanente* » des gouvernements français sur le climat.

**Que pensez-vous du projet de loi « climat et résilience » présenté mercredi 10 février en conseil des ministres ?**

**Cyrille Cormier :** C’est une loi obsolète avant même d’être votée. L’objectif visé par la loi de réduction des gaz à effet de serre de 40 % en 2030 est extrêmement éloigné de celui promu à l’échelle européenne : 55 %. Et de celui indiqué par les scientifiques, autour de 65 %. De plus, selon l’étude d’impact de la loi, cet objectif trop faible ne sera même pas atteint par les mesures du texte, qui ne devraient permettre de baisser les émissions que de 30 à 33 %. Alors qu’on arrive en fin de mandat, c’est problématique.

On peut ajouter que cette loi démontre à elle seule les défaillances de la politique climatique d’Emmanuel Macron. Il y a eu quatre lois depuis son élection : celle sur les hydrocarbures en 2017 (*voir ici*), la loi climat-énergie en 2019 (*lire là*), loi d’orientation des mobilités (LOM) en 2019, et celle sur le gaspillage et l’économie circulaire en 2020 (*voir ici*). La plupart des mesures de ce nouveau texte viennent renforcer ou

compléter les lois précédentes. Assez maladroitement, elle vient donc dire qu'elles n'étaient pas suffisantes, alors qu'elles viennent d'être votées.

La plupart des mesures sont renvoyées après 2022 : l'interdiction de ventes des véhicules qui émettent plus de 95 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre ? En 2030. L'obligation de 20 % de vrac dans les surfaces de vente de plus de 400 m<sup>2</sup> ? 2030. L'interdiction de la location des passoires thermiques ? 2028. La généralisation des consignes de verre, l'approvisionnement durable bio des cantines ? 2025. La végétalisation et la solarisation des toits et des surfaces supérieures à 500 m<sup>2</sup> ? 2024. La réduction des émissions du transport aérien ? Il n'y a même pas de date envisagée.

La loi présentée mercredi en conseil des ministres entérine donc le retard de la France. Le gouvernement ne répond à la faute reconnue par le tribunal administratif dans le recours dit « *l'Affaire du siècle* » (*voir ici*), qui sanctionne l'État pour non-respect de ses objectifs de baisse de CO<sub>2</sub> entre 2015 et 2018, que par un artifice comptable : les émissions de gaz à effet de serre ont baissé de 1,7 % en 2019 par rapport à 2018, pour atteindre 437 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2019. C'est mieux que l'objectif de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui s'établissait à 1,5 %. Mais en réalité ce chiffre a été

modifié *in extremis* début 2020. À l'origine, l'objectif était une réduction de 2,3 % par an des gaz à effet de serre.



Emmanuel Macron visite la mer de Glace, dans le Mont Blanc, le 13 février 2020 (Denis Balbouse, AFP).

**Cette loi est l'aboutissement d'un processus inédit : la Convention citoyenne sur le climat. Dans sa forme et son fond, se distingue-t-elle des autres textes sur l'écologie votée depuis le Grenelle de l'environnement sous la présidence de Nicolas Sarkozy en 2008 ?**

Est-ce qu'Emmanuel Macron opère une rupture dans l'action climatique ? Des éléments peuvent alimenter cette idée. Il y aura eu cinq lois concernant le climat sous la mandature Macron, alors que sous François Hollande, il y eut une loi sur le climat et sous Sarkozy, deux (les deux lois du « Grenelle »). Sous la présidence Chirac, une loi climat-énergie a été votée, avec l'inscription de la charte de l'environnement dans la Constitution. Depuis l'élection d'Emmanuel Macron, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a été abandonné, alors que ce projet avait parcouru les précédents quinquennats sans être annulé – le centre de commerces et de loisirs EuropaCity également. Il y eut un bras de fer avec Donald Trump sur la scène internationale (« *Make our planet great again* »).

Mais quand on regarde dans le détail, tous ces éléments s'intègrent dans la continuité de ce qui a été fait avant. Notamment la construction d'un récit politique. Les quinquennats commencent toujours de la même

manière : avec un discours très ambitieux sur le plan climatique et une présence très forte sur la scène internationale – Sarkozy était très présent dans la préparation de la COP15 à Copenhague [*en 2009 – ndlr*], et dans la négociation sur le plan climat européen 2020, par exemple. Mais les lois qui suivent sont tardives.

Ce qui est aussi frappant c'est que le périmètre de ces textes est le même sous Macron, Sarkozy et Hollande : ils concernent l'énergie, un peu les transports, et un tout petit peu l'agriculture. Par contre il y a toujours des choses sur la gaspillage, l'affichage sur la qualité environnementale des produits, et beaucoup de messages sur la rénovation thermique des logements. Il y aussi des ministres emblématiques, avec un affichage très fort : Nicolas Hulot sous Macron, Ségolène Royal sous Hollande, la mise en place d'un grand ministère autour de Jean-Louis Borloo sous Sarkozy.

Et le symbole de la consultation et de la participation du public : le débat national sur l'énergie en 2003, qui précède la loi POPE (« Programmation fixant les orientations de la politique énergétique ») de 2005 ; le Grenelle de l'environnement en 2007 ; le débat national sur la transition énergétique sous la présidence Hollande ; le débat national en 2019 puis la Convention citoyenne sur le climat en 2020 sous Macron. Tout cela procède d'un *storytelling* qui est à la fois volontariste, qui joue le moment historique (« *Rien n'a été fait avant* ») et refuse l'écologie politique (« *Il ne faut pas aller trop vite, les citoyens ne veulent pas d'écologie punitive* »).

Et au cœur de ce *storytelling*, on retrouve l'épiphanie climatique des présidents. Chacun d'entre eux met en scène au début de son mandat un moment de « *révélation* » sur l'ampleur du problème. En 2019, Emmanuel Macron s'adresse à la jeunesse qui marche pour le climat et dit que ces manifestations l'ont fait réfléchir, qu'il a lu et changé. Il semble dire qu'il prend conscience de l'impact des dérèglements climatiques. Et il réitère ça début 2020, quand il va visiter la mer de glace à Chamonix : « *Je ne me rendais pas compte que ça fondait aussi vite.* »

Mais de quoi parle-t-il ? Dès le début de son quinquennat, il organise un One Planet Summit (*lire ici*), et il tance Donald Trump. Il est impossible qu'il s'en rende compte aussi tard dans son mandat. Mais il a besoin de le mettre en scène. Ce qui est une justification et une manière de mettre les citoyens avec lui dans la position de « *On découvre tous en même temps ce phénomène et on s'y adapte tous tranquillement.* » C'est un artifice de communication. François Hollande avait fait la même chose au moment de la COP21.

### **Peut-être est-il vrai qu'ils découvrent aussi tard l'importance de la question ?**

Est-ce qu'ils ne sont pas connaisseurs du sujet ou sont-ils dans une démarche de manipulation ? Dans les deux cas, c'est grave. Soit ils ne savent pas, alors qu'on a soixante-dix ans de science très solide sur le sujet. Les premiers rapports aux États-Unis remis à Lyndon Johnson datent de 1965 – et ils disent quasiment la même chose que ce que dit le Giec aujourd'hui. La remise en cause du développement économique et de son impact sur le climat émerge dans les années 1970, avec le rapport Meadows notamment. Et il y a les négociations climatiques qui durent depuis trente ans. De la part de Nicolas Sarkozy et de François Hollande, ce serait inquiétant qu'ils comprennent si tard. Mais de la part d'Emmanuel Macron, c'est très, très grave. Il y a trop d'années, trop de rapports du Giec.

### **"Les émissions des transports sont aujourd'hui plus élevées qu'en 1990"**

**Votre livre accuse les dirigeants politiques depuis quinze ans de se rendre coupables d'une « démission permanente » sur le climat. Est-ce un choix politique, selon vous ?**

Ce que j'ai voulu montrer avant tout, c'est qu'il y a une démission. Il y a à la fois un choix et des éléments subis. Par exemple, dans la formation d'Emmanuel Macron (ENA, sciences politiques), rien ne le prépare à gérer les enjeux du siècle. Au sein des formations politiques, on ne discute pas de tout cela. Il faut absolument introduire une biodiversité académique dans l'appareil de l'État. Là où il y a un choix, c'est

dans le fait d'introduire un récit climatique qui vise à montrer que ce n'est pas de leur faute, mais qu'ils sont déjà les meilleurs parmi les meilleurs.

### **Sur quels sujets cette démission est-elle la plus manifeste ?**

Ce qui doit changer dans l'appareil politique, c'est la culture vis-à-vis du projet économique du pays. Par exemple, les transformations du secteur des transports et de l'agriculture, qui représente 50 % des gaz à effet de serre. Ce sont des secteurs dans lesquels il n'y a eu quasiment aucune évolution positive depuis 1990.

Sur l'agriculture, quasiment rien n'a évolué, dans le cœur du métier : les consommations énergétiques ont légèrement baissé. Il y a une très légère diminution des émissions de gaz à effet de serre liées à la production de viande entre 1990 et 2005. Mais depuis 2005, il n'y a pas du tout de réduction des gaz à effet de serre dans le secteur agricole. Une large moitié de ces émissions est liée à la production de viande. Pour les limiter, il faudrait transformer l'agriculture : accompagner les exploitants, améliorer leur rémunération. Cela nécessite des plans d'investissement, d'accompagnement, de formation, de reconversion... Il n'en a jamais été question.

Les émissions des transports sont aujourd'hui plus élevées qu'en 1990. Depuis une petite dizaine d'années, elles baissent. Mais jusqu'en 2005, et même 2010, on a vécu un boom de la voiture. Le nombre de véhicules a augmenté de quasiment 50% pour les particuliers, et le transport de marchandises par route a

fortement augmenté. Les mesures de réduction du CO<sub>2</sub> dans les transports sont trop faibles et beaucoup trop tardives.



Décrochage féministe du portrait d'Emmanuel Macron pour dénoncer son inaction climatique, à la mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement à Paris, 10 septembre 2019 (JL).

### **Pourtant les transports ont fait l'objet de multiples annonces et discours depuis quinze ans : voiture et bornes électriques, covoiturage, bataille autour des voies sur berges à Paris, projet d'écotaxe-poids lourds...**

La hausse des émissions des transports entre 1990 et 2005 est colossale. Tandis que la baisse depuis est lente. Il y a eu les propositions d'écotaxe poids lourds, la taxe carbone, la TIPP, des tas de mesures de fiscalité. Sous François Hollande, le premier ministre Jean-Marc Ayrault a dit qu'ils allaient travailler avec les constructeurs pour qu'en 2020 les Français aient accès à des voitures dont la consommation moyenne serait de 2 litres/100 km. En 2020, cette voiture n'est pas là. Et elle s'est même transformée dans les ventes en SUV [véhicule familial, particulièrement polluant – ndlr].

Un pilotage des politiques industrielles est nécessaire. Il faut réguler très fort, pour dire que des choses ne sont possibles – par exemple le niveau de CO<sub>2</sub> permis au kilomètre. Il y a un enjeu d'accompagnement de la filière automobile en général, car il faut rapidement diminuer le nombre de kilomètres/passagers par voiture en transférant vers des modes doux, faire plus de covoiturage, etc. Pour les industriels du secteur, il faut offrir une compensation pour cette perte de volume. Sinon il y a destruction de l'emploi. Sans ces politiques, les industriels n'ont aucun intérêt à transformer leur modèle.

En imposant des règles et des taxes, l'État peut dire qu'il peut favoriser leur transition en soutenant les emplois qui correspondent à des projets durables, en soutenant la reconversion d'activités vers autre chose et surtout la conversion des salariés. On arrête les chaînes de production pour créer une économie de services de mobilité. Rien de tout cela n'a lieu, encore aujourd'hui : ni discours, ni régulation.

**Dans votre livre, vous signalez aussi que l'Allemagne et le Royaume-Uni baissent leurs émissions de CO<sub>2</sub> plus vite que la France.**

Un des éléments du *storytelling* français c'est « *cocorico, on est les meilleurs du monde* » parce qu'on a le nucléaire. C'est vrai qu'en émissions domestiques par habitant, on émet beaucoup moins que l'Allemagne et moins que le Royaume-Uni. Mais à l'échelle du monde, on est juste dans la moyenne, avec 7 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par personne émises chaque année en France.

C'est intéressant de regarder les dynamiques : est-on en mouvement pour réduire ? Rien que sur le secteur électrique allemand, 100 millions de tonnes ont été supprimées en quatre ans, soit autant que sur l'ensemble du secteur énergétique en trente ans en France. La France est quasiment à l'arrêt avec autour de 1 % de baisse annuelle de ses émissions. La Grande-Bretagne développe l'éolien *offshore*, tandis que l'Allemagne pousse l'éolien sur terre, en mer ainsi que le solaire. Ces deux pays sont en train de résoudre le problème de l'obsolescence de leur système électrique.

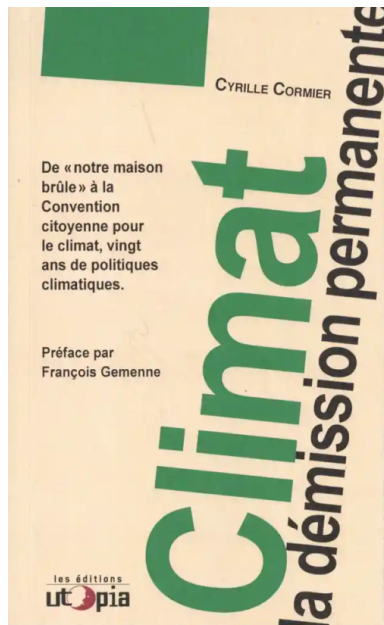
Alors que la France n'a toujours pas résolu le sien. Son mix est bas carbone. Mais comment le maintient-on quand on a des réacteurs nucléaires extrêmement vieillissants ? Quand bien même le choix serait fait de construire rapidement de nouveaux réacteurs – je m'y oppose car je pense que c'est dangereux et coûteux – rien ne nous dit qu'on est capable de l'appliquer. On risque de se retrouver en 2030 le bec dans l'eau avec un système où on aura dû arrêter quelques réacteurs nucléaires sans avoir suffisamment développé les énergies renouvelables.

**La loi prévoit tout de même de réduire le nucléaire à 50 % de la production d'électricité en 2035.**

EDF a un plan pour fermer quatorze réacteurs nucléaires. Mais quand ? Cela a-t-il déjà commencé ? Avec quelle reconversion territoriale et des salariés ? Ces incertitudes ne permettent pas de donner suffisamment de visibilité au développement des renouvelables. On stagne autour d'un gigawatt annuel de production pour l'éolien et le solaire, alors qu'il faudrait atteindre 3 ou 4 GW pour chaque technologie. La politique énergétique menée depuis la loi POPE de 2005 ne fait qu'échouer, que ce soit à développer les renouvelables, ou que ce soit à entériner la poursuite du programme nucléaire – ce que la plupart des gens, même au sein du gouvernement, ne veulent pas car ils savent que c'est trop coûteux et potentiellement dangereux.

J'ai tiré un peu plus loin la comparaison entre ces pays en regardant leur empreinte carbone [*la quantité de gaz à effet de serre nécessaire à l'activité économique – ndlr*]. En France jusqu'en 2005, l'empreinte carbone a explosé, elle stagne depuis. Les baisses domestiques sont alors transférées vers l'extérieur. La France importe une partie de son empreinte carbone. En prenant en compte les émissions exportées [émises à l'étranger pour des

biens et services consommés en France – ndlr], le bilan carbone des Français passe à 11 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an. C'est 30 à 40 % de plus qu'un Chinois.



L'Allemagne et l'Angleterre étaient plutôt autour de 16/17 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an, il y a quinze ans. Aujourd'hui en Allemagne, les importations de CO<sub>2</sub> n'ont pas particulièrement augmenté, tandis que la production domestique de CO<sub>2</sub> a baissé, avec un maintien assez fort de l'industrie. Il faut continuer à baisser, mais l'assiette de ces émissions reste dans le giron politique et administratif allemand. En Angleterre, la baisse très forte des émissions

domestiques a eu un impact sur les importations de carbone, et amène dans la zone de l'empreinte française, autour de 10/12 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an. Donc ces pays ont énormément réduit leur empreinte carbone par leurs efforts domestiques.

Or dans le bilan domestique français, depuis 1990, les deux tiers de la baisse des émissions sur le territoire français proviennent de l'industrie, qui a divisé par deux ses émissions depuis 1990. Il y a eu des mesures d'efficacité, par exemple sur les moteurs. Mais il y a eu surtout la désindustrialisation. Donc une large partie de la baisse des émissions de gaz à effet de serre en France est subie. Les émissions se sont donc reportées vers l'importation de produits extérieurs puisque nous ne produisons plus ce que nous consommons.

Quand on parle de transformation du projet économique, il y a les transitions de ce qui existe sur le territoire français. Mais il y a une attitude à avoir, et c'est là où l'économie circulaire devrait jouer tout son rôle de relocalisation, recyclage, réusage, et réparation. On peut créer un projet économique, y compris industriel, autour de cela, qui limiterait énormément les émissions domestiques et importées. Mais ce n'est ni dans la loi économie circulaire ni dans la loi climat. Où il n'y a rien sur la constitution d'une force industrielle et sa traduction dans le commerce, qui permettrait de transformer l'économie française pour réduire les émissions.

**Directeur de la publication :** Edwy Plenel

**Direction éditoriale :** Carine Fouteau et Stéphane Alliès

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel :** contact@mediapart.fr

**Téléphone :** + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie :** + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur :** la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.