

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires économiques

– Audition, conjointe avec la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, de Mme Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le climat, et de M. Olivier Fontan, directeur exécutif, sur les enjeux d'une relance « verte » 2

Mercredi 10 juin 2020
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 51

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

**Co-présidence
de Roland Lescure,
Président, et de
Barbara Pompili,
*Présidente de la
commission du
développement durable
et de l'aménagement du
territoire***



La commission des affaires économiques a auditionné, conjointement avec la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Mme Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le climat, et M. Olivier Fontan, directeur exécutif, sur les enjeux d'une relance « verte ».

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cette audition porte sur l'après-crise et les modalités de la relance. Les atteintes à l'environnement, dont la déforestation et le trafic d'animaux sauvages, sont l'une des causes de l'épidémie. L'urgence sanitaire ne doit pas faire oublier l'urgence climatique. Pour surmonter la crise économique et sociale qui suit la crise sanitaire, les plans de soutien et de relance se multiplient sans toujours intégrer les réflexions sur les limites de notre modèle de développement, alors qu'ils constituent l'opportunité de le réorienter vers une transition écologique concrète et inclusive. Nous souhaitons vous entendre sur les voies d'une relance verte, connaître votre analyse sur les politiques en cours et les trajectoires qu'elles dessinent.

Mme Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le climat. Le Haut Conseil pour le climat (HCC) a publié en avril 2020 un rapport sur la réponse apportée par la France à la crise sanitaire pour tenter de guider les décisions visant à construire une société résiliente face aux risques sanitaires et climatiques.

La crise sanitaire du Covid-19 rappelle la fragilité de nos sociétés et révèle nos faiblesses, le peu d'attention portée aux alertes, le manque de prévention et notre vulnérabilité aggravée par les inégalités. Elle met en évidence des choix politiques qui ont entraîné des transformations écologiques, sociales et économiques majeures depuis quarante ans. Les causes structurelles de la pandémie sont à l'origine du changement climatique, notamment la pression insoutenable exercée sur les milieux naturels. L'attention de la collectivité doit être consacrée à l'urgence sanitaire et, au-delà, au traitement des causes profondes ayant causé cette situation, pour réduire les vulnérabilités face aux crises sanitaires et climatiques. Mettre en place une stratégie d'atténuation en agissant sur les causes, dont la stratégie bas-carbone, constitue une solution.

Comme le montre cette crise, les signaux d'alerte antécédents du SRAS pour le Covid-19, rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur le climat (GIEC) pour l'environnement doivent être pris au sérieux. Le HCC préconise de renforcer les systèmes d'alerte précoces par des investissements dans la compréhension des risques, la préparation en amont et la gestion de la crise à tous les stades, dans un cadre international fort (cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe, Accord de Paris).

La crise sanitaire a entraîné une baisse des émissions de CO₂ de 30 % reposant sur une sobriété imposée et temporaire, non durable, qui ne résulte pas de changements structurels organisés. D'ici la fin de l'année, cette baisse devrait être ramenée à 10 %, soit 45 mégatonnes, ce qui est insuffisant pour atteindre la neutralité carbone. Il est indispensable de mettre en place une approche systématique. Si la crise de 2008 a entraîné une baisse des émissions de 1,5 % en 2009, elle a été annulée par un rebond de 6 % des émissions en 2010. La manière dont nous sortons de la crise sanitaire aura des conséquences sur notre capacité à répondre aux enjeux du changement climatique.

Suite à la crise sanitaire, le HCC préconise d'intégrer l'urgence climatique dans la stratégie de relance en poursuivant une trajectoire de neutralité carbone. Cette dernière doit être inscrite dans les feuilles de route climat de chaque ministère avec un suivi interministériel

assuré, par exemple, par le Conseil de défense écologique. Le HCC préconise également de valoriser les avancées de la Convention citoyenne pour le climat dans le débat public. Enfin, plusieurs principes directeurs sont à suivre :

- prioriser les actions qui contribuent directement à la transition bas-carbone juste, porteuse d’emplois, et qui optimisent les rapports coûts-bénéfices pour le climat et les écosystèmes ;

- prioriser une relance verte en évitant les investissements gris qui créent des effets de « verrouillage carbone » comme les primes à la casse en 2008-2009 et la construction de routes ;

- soutenir et accompagner les changements de comportement en encourageant l’usage du vélo et de la marche, en sécurisant les routes et les pistes cyclables, en étendant le télétravail et en renforçant la communication responsable ;

- privilégier les investissements dans l’efficacité énergétique dans les secteurs de l’industrie et du logement et dans les infrastructures bas-carbone dans les secteurs des transports et de l’énergie ;

- investir massivement dans les secteurs structurants que sont la rénovation énergétique des bâtiments et le ferroviaire ;

- consolider les puits de carbone, en rémunérant les pratiques agricoles et forestières ;

- investir dans les technologies nouvelles de stockage de l’énergie et soutenir l’innovation et la commercialisation des marchés bas-carbone émergents comme l’hydrogène et le biogaz ;

- conditionner l’octroi des mesures budgétaires et fiscales à l’adoption de plans d’investissement compatibles avec la neutralité carbone, en demandant des garanties et des visions à long terme aux entreprises à l’aide de méthodologies adaptées ;

- utiliser les leviers existants (normes, commandes publiques, mesures de vérification).

Ainsi, toute aide au secteur automobile doit s’inscrire dans le cadre de la reconversion des chaînes de production vers des véhicules décarbonés. Le raisonnement est similaire pour l’aviation. Les mesures prises jusqu’à présent manquent d’une stratégie d’ensemble assortie d’une évaluation et d’un suivi prévus d’emblée, comme le recommande le HCC dans son rapport sur le cadrage de l’évaluation des lois publié en décembre 2019.

Au niveau financier, le faible prix du pétrole permet de reconvertir les exemptions fiscales et autres subventions aux énergies fossiles. Il est aussi possible de reconvertir la dette en investissement destiné à la neutralité carbone. Enfin, le système européen d’échanges de quotas carbone a besoin de prix planchers pour se consolider et continuer à adresser un signal prix dans les contextes de crise.

Pour conclure, la mobilisation internationale de la France est attendue : plus que jamais, le Gouvernement doit défendre l’Accord de Paris et encourager les ambitions européennes et mondiales, car seule une réponse mondiale renforcera notre résilience et réduira notre vulnérabilité aux crises sanitaires et écologiques. Reporter la COP 26 fin 2021 favorise la

mise en place d'un plus grand nombre de mesures et permet de faire œuvre de diplomatie internationale.

Mme Nathalie Sarles. Notre mode de production et de consommation est à l'origine de la pandémie. L'anthropisme a gangréné la sphère environnementale et nous en constatons le résultat. Les yeux rivés sur le PIB, nous n'avons pas intégré la prévention dans nos politiques publiques dont le rapport coûts-bénéfices n'est pourtant plus à démontrer. Le HCC considère-t-il que les plans de sortie de crise pour l'automobile et l'aéronautique, qui sont conditionnés à des investissements dans les véhicules bas-carbone et une aéronautique propre, ainsi que les plans à destination des TPE et PME répondent aux enjeux évoqués ? À travers ces plans, le Gouvernement démontre son engagement dans un plan stratégique bas-carbone.

M. Martial Saddier. Les Républicains ne contestent pas la nécessité d'une transition écologique, notamment énergétique. Pour ce faire, des investissements sont nécessaires non seulement dans les nouvelles technologies, mais aussi dans l'accompagnement des entreprises présentes sur le territoire pour favoriser leur reconversion en articulant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Rappelons que la Charte constitutionnelle de l'environnement place ces derniers à égalité. La transition écologique ne doit pas se traduire par une perte d'emplois sur le territoire ni par une augmentation substantielle des coûts de l'énergie. La transition des moteurs thermiques, par exemple, frappe l'industrie française. Cette dernière, qui a choisi de ne pas délocaliser et de maintenir l'emploi sur le territoire, doit être accompagnée.

M. Jimmy Pahun. Une feuille de route se dessine avec l'Accord de Paris, le Pacte vert européen (« *Green deal* ») et la Convention citoyenne pour le climat. L'environnement doit avoir toute sa place dans le plan de relance. Le MODEM défend l'objectif de « zéro artificialisation nette » : il est indispensable de préserver la biodiversité et les productions agricoles. Au regard de l'importance du rôle régulateur de l'océan, notre commission du développement durable et de l'aménagement du territoire doit également participer à la révision de la stratégie des aires protégées, notamment maritimes. Enfin, notre projet est de faire de la France la première économie décarbonée.

M. Dominique Potier. Malgré la pédagogie dont le HCC fait preuve et son appel à la cohérence face aux enjeux contemporains, ses avis restent lettre morte. Dans un contexte d'urgence sanitaire, écologique et sociale, nous devons avoir le courage politique de voter des lois pour promouvoir la haute valeur environnementale dans l'agriculture, encourager l'agro-écologie ou encore adopter une loi foncière et soutenir les solutions innovantes, dont la proposition du groupe socialiste de financement de la rénovation énergétique des bâtiments. Sur le plan social, quelles sont les préconisations du HCC pour accompagner la transformation des emplois ?

M. François-Michel Lambert. Sortir de la crise sanitaire et environnementale implique de mettre en œuvre une résilience organisationnelle et de nouveaux principes de l'action publique. Comme le montre l'étude publiée récemment par l'Institut Montaigne, la verticalité bloque les innovations. Nous devons organiser cette résilience autour de chaînes d'approvisionnement, actuellement à flux tendus. Quelles sont vos préconisations pour mener une politique logistique en adéquation avec les enjeux environnementaux ? Comment intégrez-vous une stratégie en matière d'économie circulaire et d'énergies renouvelables qui permettrait de réduire de 65 % les émissions de gaz à effet de serre ? Comment pouvons-nous faire respecter la loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique pour une croissance verte, notamment son article 74 ? Concernant la résilience de nos modèles de production et de notre

économie, le soutien aux secteurs en difficulté et la transition bas-carbone, le Gouvernement a proposé différents dispositifs. Que pensez-vous de la revalorisation du bonus à l'achat de véhicules propres ? Est-il réaliste de viser un avion neutre en carbone d'ici 2035, comme le prévoit le soutien à la filière aéronautique ? En conclusion, seriez-vous favorables à la mise en œuvre d'un impôt de solidarité sur la fortune (ISF) écologique, qui abonderait le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » du projet loi de finances à hauteur de 3 milliards d'euros ?

M. Guy Bricout. Comment le HCC établit-il un lien entre la crise sanitaire et la crise climatique et analyse-t-il le manque de préparation, alors que les scientifiques alertent sur ces sujets depuis des années ? Si la crise actuelle peut sembler rebattre les cartes, le manque de respect des engagements environnementaux incite à la prudence. Les chèques en blanc signés par l'État à de grands groupes, sans contrepartie environnementale reposant sur un cadre ou des contrôles précis, en sont une illustration. D'après des économistes d'Oxford, sur les 7 300 milliards de dollars débloqués au niveau mondial pour couvrir les conséquences de la pandémie, environ 4 % sont consacrés à des projets verts. Cette analyse se rapproche-t-elle de la réalité ? Quels outils et négociations devons-nous mobiliser dès à présent, notamment dans l'objectif de la COP 26 reportée à novembre 2021, pour trouver les compromis qui s'imposent aux niveaux européen et international ? Par ailleurs, la crise pourrait nous imposer de prioriser nos objectifs en termes de transports (ferroviaire, fluvial, aérien...). Quelles sont les priorités dans ce domaine ? Le HCC publiera-t-il une étude sur ce secteur ? Enfin, il serait utile de diversifier les investissements dans la transition énergétique. La concentration sur l'éolien au détriment de l'hydrogène, par exemple, pose question. Que pensez-vous de ces déséquilibres ?

M. Loïc Prud'homme. Pour le Gouvernement, il semble urgent de relancer les activités les plus polluantes (secteur aérien et automobile). Or la relance ne doit pas être celle de l'économie qui sacrifie les salaires pour les actionnaires, incite à consommer, épuise les ressources ou organise le grand déménagement du monde. Une telle relance nous précipite dans le mur climatique et écologique. Il est préférable de prioriser une décroissance lente, une sobriété bienvenue, un ralentissement salvateur. Les trains, par exemple, attendent toujours leur plan de relance et nous aimerions que l'argent soit utilisé pour renforcer les petites lignes avec la même rapidité que pour renflouer Air France. L'argument de l'emploi ne tient pas : le Gouvernement arrose la filière automobile de 8 milliards d'euros pour 400 000 emplois, quand l'agriculture biologique a reçu mille fois moins d'aide. Le plan vélo est doté de 60 millions d'euros, quand l'aérien et l'automobile reçoivent des milliards d'euros. À l'heure où nous devrions créer un million d'emplois non délocalisables dans les TPE et PME pour assurer la transition écologique, c'est un non-sens. Faut-il accélérer la relance conjoncturelle d'un modèle qui épuise les hommes et la planète ou ralentir de façon structurelle pour préserver la possibilité d'un futur désirable ? J'aimerais connaître l'avis du HCC sur le jour d'après qui, à ce jour, ressemble au jour d'avant.

Mme Delphine Batho. L'Inde a subi une température de 51 degrés il y a quelques semaines. Une vague de chaleur en Russie serait l'une des causes de la catastrophe écologique liée à la pollution aux hydrocarbures. En France, la moyenne des températures est supérieure de 2,1 degrés sur les 12 derniers mois. L'Organisation météorologique mondiale alerte sur le cocktail canicule et pandémie. Dans ce contexte, votre rapport, qui correspond à une auto-saisine du HCC, souligne que la mise à l'arrêt de nombreuses activités nous offre l'occasion historique de choisir celles qui doivent redémarrer, être transformées, adaptées ou abandonnées. Votre rapport plaide en faveur d'une politique écologique intégrale, qui intègre l'urgence climatique, la diminution des gaz à effet de serre et la résilience de nos sociétés dans tous les domaines. Ce rapport n'est pas entendu. Dans le contexte de la pandémie, une articulation

nouvelle entre un conseil scientifique et une décision politique est née. Ne faudrait-il pas renforcer les moyens du HCC, votre capacité d'action et d'expertise ? Chaque euro investi actuellement dans les mesures de soutien à l'économie reste un euro gris qui ne contribue pas à la transformation écologique et produit des gaz à effet de serre pour des dizaines d'années.

Votre rapport de juin 2019 souligne l'importance de l'empreinte carbone de la France par rapport à ses émissions de gaz à effet de serre. Une stratégie de relocalisation industrielle pourrait en effet diminuer notre empreinte carbone, tout en augmentant les émissions de gaz à effet de serre sur notre sol. Quel est votre regard sur ce sujet ? Faut-il modifier les règles dans ce domaine ?

M. Jean-Charles Laronneur. Si la crise sanitaire a entraîné une baisse temporaire des émissions carbonées et une prise de conscience, l'enjeu est celui d'un changement structurel. C'est le sens du Pacte vert proposé par l'Union européenne, dans le cadre duquel notre action doit s'inscrire. Au niveau national, nous devons nous engager dans un nouveau modèle de développement, de société et de civilisation. Pour trouver la voie d'un accompagnement durable, nous avons besoin d'un État stratège. C'est le cas avec les plans sectoriels, comme celui proposé pour l'aéronautique. Avec la crise économique, pointent des demandes de moratoire de certaines mesures, notamment en lien avec la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Au niveau européen, ces demandes concernent la production de plastiques à usage unique. Nous évoquons la convergence des pays européens vers une taxe sur le plastique. Quel regard portez-vous sur elle ? Quelle action devons-nous mener contre la pollution plastique et l'acidité des océans ? Que pensez-vous de l'outil lancé par la Fondation de la mer, avec l'appui du ministère de la transition écologique et solidaire, qui doit permettre aux entreprises de mesurer leur impact sur les océans ?

M. Sébastien Jumel. Réconcilier l'urgence sociale et écologique est indispensable pour réussir. Les libéraux doivent reconnaître que la main invisible du marché est incompatible avec un État qui protège sa population et la planète. Sans cela, nous en resterons au « *green washing* » : comment mettre en place une politique de transport ferroviaire quand la loi privatise le secteur ? Comment mener à bien la rénovation énergétique alors que la loi dite « ELAN » met fin aux bailleurs à dimension humaine ? Comment retrouver de la souveraineté écologique alors que le projet « Hercule » d'EDF fait entrer la logique des actionnaires dans la transition énergétique en France ? La logique de l'actionnaire n'est-elle pas incompatible avec l'urgence climatique ? Quelles mesures symboliques permettraient de réconcilier lutte des classes et lutte contre la fonte des glaces ?

Mme Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le climat. Contrairement à ce qui a été constaté lors des crises passées, le Gouvernement mentionne explicitement l'ambition d'une économie bas-carbone dans les plans de relance. Le HCC a présenté directement son rapport au ministre de l'économie et des finances. Des mesures importantes ont été prises, dont un soutien de 1,5 milliard d'euros pour développer l'aéronautique. Entre protection de l'emploi, relance économique et respect des budgets carbone, des tensions apparaissent. Les arbitrages priorisent généralement l'économie sur l'environnement : il importe de sortir de cette dichotomie pour soutenir à la fois l'emploi, l'économie et l'environnement. Actuellement, les plans de relance gèrent la question de l'emploi et du soutien aux entreprises dans l'urgence sans s'inscrire dans le moyen ni le long terme. Il est nécessaire de définir une stratégie d'ensemble pour évaluer ces mesures et leur contribution à la transition nationale bas-carbone. Le HCC ne peut réaliser cette évaluation et recommande au Gouvernement et à l'Assemblée nationale de la mettre en place pour assurer la redevabilité et la responsabilité du Gouvernement. L'annonce des plans de relance à l'automne doit

s'accompagner d'une évaluation de leur contribution à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone et des mesures qui vont à son encontre, en les minimisant, et en maximisant celles qui contribuent à la fois à la protection de l'emploi et de l'environnement.

Pour modifier la structure de l'économie à long terme et accompagner les emplois bas carbone, la transition se prépare nécessairement avec les entreprises et les filières qui doivent développer des stratégies de long terme avec l'aide du Gouvernement. Or à ce jour, cette stratégie de long terme n'apparaît pas. Dans l'automobile, par exemple, c'est à l'échelle de la filière qu'une stratégie doit être mise en œuvre, de l'approvisionnement jusqu'au recyclage des batteries.

Le HCC devrait approfondir la question de l'artificialisation des sols et de l'agriculture l'an prochain. C'est effectivement un sujet important pour réduire les émissions de carbone et répondre aux enjeux du changement climatique. Le rôle de l'océan est également important, de même que l'adaptation au changement climatique et à la montée du niveau des mers.

Le HCC a publié plusieurs avis à ce jour, qui ne sont pas tous suivis. Une évolution est néanmoins sensible dans le discours du Gouvernement qui mentionne davantage la nécessité de respecter les budgets carbone. Le gouvernement français doit affirmer que le pays veut atteindre la neutralité carbone en mettant en place les conditions de sa redevabilité. Contrairement à l'engagement pris par le Gouvernement il y a un an, la loi « Elan » n'a pas encore été évaluée. En publiant son rapport annuel, auquel le Gouvernement répond, le HCC tente de mettre en avant la question de la redevabilité. En janvier, il a reçu une réponse du Premier ministre qui, sans démontrer l'existence d'une stratégie d'ensemble, témoigne de l'existence d'une connexion de mesures. La publication d'un nouveau rapport du HCC en juillet avec des mesures et des exigences de suivi vise à faire avancer ces sujets. La réponse du Gouvernement au rapport du HCC est adressée au Parlement et au Conseil économique, social et environnemental (CESE). Une réflexion est à mener à ce niveau : comment le Parlement reçoit-il la réponse du Premier ministre au rapport du HCC ? Quels sont ses moyens pour analyser la réponse du Gouvernement ? Comment le rôle du CESE peut-il être renforcé ?

Le secteur de l'aviation, quant à lui, est délicat à traiter, car c'est l'un des seuls dans lesquels il n'existe pas de solution technologique pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Il avance très lentement en raison du faible taux de rotation dans la flotte et d'importantes règles de sécurité. Les tests à réaliser sont nombreux et les exigences de sécurité freinent en partie les avancées technologiques. Le secteur de l'aviation est en outre l'un des seuls à faire partie du système d'échanges de quotas européens, dont les émissions ont augmenté ces dernières années. L'objectif des mécanismes internationaux qui régissent les budgets carbone dans l'aviation est éloigné de celui de la neutralité carbone à l'horizon 2050 poursuivi par la France, puisqu'il vise à compenser l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Or les puits de carbone sont fragiles et sensibles au changement climatique et il n'est pas certain que nous ayons la capacité et l'espace pour les augmenter. Si l'aviation joue un rôle important dans l'économie, la hausse continue de la demande que prévoient les compagnies aériennes est-elle réellement nécessaire ? Des avancées sont possibles vers un avion bas-carbone, mais il est difficile de croire qu'elles suffisent à sauver l'aviation selon les plans prévus avant la crise du Covid-19. Il est indispensable de doter l'aviation d'une feuille de route cohérente avec la neutralité carbone. La contraction de l'activité du secteur liée à la pandémie est l'occasion de réfléchir à la capacité d'aviation que nous souhaitons pour l'avenir, dans le respect de cet objectif. Rappelons que le Gouvernement s'est engagé à intégrer les transports internationaux dans les budgets carbone d'ici 2022. Il doit donc mettre en place une stratégie pour atteindre la neutralité carbone.

S'il n'existe pas de lien direct entre la crise sanitaire et la crise climatique, toutes deux proviennent de la pression insoutenable exercée sur l'environnement, notamment sur les écosystèmes, et la déforestation qui augmente le risque de passage des virus des animaux sauvages vers les humains et est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre, de détérioration des puits de carbone et de changements dans le cycle de l'eau. L'économie actuelle ne respecte pas l'environnement pour les services écosystémiques qu'il livre à la société : biodiversité, air pur, puits de carbone, nettoyage de l'eau, etc. Nous devons redresser la situation.

L'analyse des économistes d'Oxford semble plausible. Un taux de 4 % est tout à fait insuffisant et signifie que 96 % des investissements ne soutiennent pas de projets verts, voire s'y opposent. Ce n'est pas ainsi que nous pourrions atteindre la neutralité carbone. En 2008-2009, aucun gouvernement n'a adopté une stratégie de sortie de crise cohérente avec un tel objectif. Presqu'aucune conditionnalité n'a été associée aux mesures de soutien à l'économie. Les investissements verts ont été annulés par d'autres investissements. De nombreux investissements ont été réalisés en Allemagne, aux États-Unis et en Chine en matière d'énergies renouvelables, notamment éoliennes et solaires, qui ont réduit leur prix et les ont rendues compétitives. Dans la crise actuelle, les opportunités d'investissement dans l'électricité, l'hydrogène, le biogaz, le ferroviaire et les mobilités douces sont à saisir pour accroître la compétitivité de ces technologies et produire un changement à long terme.

L'hydrogène est une technologie effectivement utile, voire nécessaire. Sa production est actuellement limitée et pourrait être rehaussée. Dans la mesure où il doit être produit par des énergies renouvelables avant d'être stocké, il ne remplacerait pas l'électrification, mais en est complémentaire. L'hydrogène est par exemple utile lorsque l'électrification du transport s'avère difficile (comme pour les poids-lourds) et implique des capacités de stockage supérieures.

Une approche reposant sur le seul objectif de la croissance économique est incompatible avec la préservation de l'environnement. Les compromis environnementaux pour soutenir le PIB d'avant le Covid-19 ne sont pas acceptables. Pour accompagner le changement, nous avons besoin de développer les évaluations. La loi d'orientation des mobilités, par exemple, comprend des mesures intéressantes, mais n'est soumise à aucune évaluation.

Au niveau comportemental, la sobriété est un levier de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle doit être accompagnée, pour être désirable et non subie. Il existe ici un enjeu de communication. La Convention citoyenne pour le climat pose par exemple la question de la capacité à faire les bons choix dans un monde envahi par des publicités qui vantent des produits polluants (véhicules SUV, par exemple). Une réflexion est à ouvrir sur les mesures qui favoriseraient une offre de consommation alignée sur l'objectif de neutralité carbone.

Enfin, chaque ministère doit être doté d'une feuille de route pour atteindre la neutralité carbone, incluant une évaluation. Le HCC manque de moyens pour répondre aux saisines, alors qu'il est essentiel qu'il soit capable d'étudier les hypothèses à la source de la stratégie nationale bas carbone. Dans ces conditions, il n'est pas en mesure de faire avancer les problématiques dans le niveau de détail souhaitable. À titre de comparaison, le Comité sur le changement climatique britannique est doté d'un budget de 4 millions de livres par an et emploie 24 équivalents temps plein (ETP) contre 6 ETP pour le HCC. Nous avons demandé 2 ETP supplémentaires au Gouvernement. Dès 2020, le Premier ministre a demandé au HCC d'intégrer les problématiques d'adaptation au changement climatique.

Concernant l’empreinte carbone, le rapport du HCC paraîtra à la rentrée de septembre. Les taxes carbone aux frontières relèvent de politiques commerciales et leur effet sur les émissions est faible. Elles présentent l’intérêt de constituer un levier dans les discussions commerciales pour mobiliser d’autres pays dans la poursuite de l’objectif de neutralité carbone.

Par ailleurs, le HCC se focalise sur le changement climatique, sur lequel les plastiques produisent peu d’impact. Si les politiques en la matière sont à saluer, elles ne permettront pas d’atteindre la neutralité carbone. En revanche, elles contribuent au respect de l’environnement et à la lutte contre la pollution.

En termes de modèles de développement, une réflexion doit être ouverte sur le soutien aux pratiques régionales existantes qui pourraient appuyer la stratégie nationale. Il est nécessaire d’articuler ces deux niveaux.

Contre l’acidification des océans, la seule solution consiste à réduire la concentration de CO₂ atmosphérique, tout en sachant qu’un écosystème sain et préservé est plus résilient face aux pressions externes.

S’il est appréciable que le Gouvernement et les actionnaires évoquent la problématique climatique, nous n’atteindrons pas l’objectif sans une réelle stratégie accompagnée d’une évaluation. L’environnement doit être considéré comme une priorité avec des objectifs sur lesquels rendre des comptes, pour éviter que les actionnaires ne privilégient la maximisation des bénéfices monétaires. L’approche doit être plus rigoureuse pour restreindre davantage ce type de décision.

M. Olivier Fontan, directeur exécutif du Haut Conseil pour le climat. Les moyens du HCC sont effectivement limités. Dans le cadre du rapport annuel, nous travaillons sur les mesures de relance élaborées en 2009 et 2010, notamment sur les propositions qui n’ont pas été mises en œuvre. Les moyens à engager et les réactions à la crise pour assurer la transition carbone sont identifiés depuis douze ans. Le problème n’est donc pas celui de leur identification, mais se pose une question de choix et de volonté.

De nombreux secteurs économiques devront évoluer face au changement climatique, de gré ou de force. La crise actuelle doit être saisie pour opérer ces changements et transformer la contrainte en opportunité.

M. Anthony Cellier. Comment proposez-vous d’évaluer la conditionnalité écologique et sociale associée à l’octroi d’aides publiques ? Seriez-vous favorables à l’exclusion de la compensation carbone de cette dynamique ?

M. Jean-Marie Sermier. Pensez-vous que notre production nucléaire a été un élément positif pour fournir de l’électricité décarbonée à nos concitoyens dans le contexte de la crise sanitaire ? Avez-vous connaissance de conclusions étayées par des données scientifiques sur le lien entre la perte de biodiversité et la crise sanitaire ?

M. Jean-Luc Lagleize. Comment pouvons-nous mieux sensibiliser les propriétaires et locataires à l’enjeu de rénovation énergétique des bâtiments et les inciter à faire des choix bas carbone autrement que par le système d’étiquette environnementale allant de A à G ? L’utilisation du bois demeure une alternative intéressante pour la construction, mais induit des surcoûts de 15 % à 20 %. Comment pouvons-nous démocratiser son usage et quel serait

l'impact d'une telle politique en matière de stockage de carbone ? Quelles sont vos préconisations pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette ?

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Les scientifiques se contredisent sur les contributions respectives des énergies renouvelables et du nucléaire à la décarbonation du mix énergétique français. Certains avancent qu'il faudrait 9 000 éoliennes pour remplacer la centrale de Fessenheim, quand d'autres citent le nombre de 700. Qu'en est-il ? Pouvez-vous nous aider à clore ces débats scientifiques qui génèrent des tempêtes politiques ? Dans le secteur du bâtiment, le poids carbone de l'électricité a été révisé récemment de 210 à 79 grammes de CO₂ par kilowattheure, sans modification de notre système. Cette décision s'appuie sur des calculs scientifiques, qui auront des conséquences politiques, puisqu'elle favorisera l'utilisation de l'électricité au détriment d'autres sources d'énergie décarbonées. Est-ce le bon choix ?

Mme Sophie Auconie. Les objectifs du plan de rénovation des logements ne sont pas atteints et l'utilisation d'énergie « verte » dans des passoires thermiques entraîne des déperditions. Est-il possible de mettre en œuvre tous les moyens disponibles au service de la rénovation énergétique ?

M. Jean-Luc Fugit. L'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) a publié le 15 mai une étude sur les interactions entre les émissions de gaz à effet de serre et le Covid-19. Le confinement de la population s'est accompagné d'une baisse moyenne de 10 % des émissions mondiales de CO₂. C'est peu. Ne faudrait-il pas construire un véritable plan de relance et de transition transversal couvrant l'ensemble des secteurs ?

M. Paul-André Colombani. La volonté du Gouvernement d'encourager la mobilité électrique se heurte à la réalité du terrain. La Corse est la première région en termes de parc automobile et les transports représentent deux tiers de la consommation d'énergie. 90 bornes de recharge sont en place, pour un objectif de 700 en 2023. S'ajoute la problématique de l'alimentation énergétique assurée par la centrale au fioul qui devait être remplacée en 2023. La mise en œuvre d'une politique optimisée en matière d'énergie a pris du retard. Dans ce contexte et au regard de la crise actuelle, quel regard portez-vous sur la politique du Gouvernement dans ce domaine ?

Mme Véronique Riotton. Comment pouvons-nous éviter les effets de rebond (achats de climatiseurs, par exemple) d'une mesure bénéfique comme le télétravail ?

M. Jean-Pierre Vigier. Quelles solutions proposez-vous pour développer les mobilités vertes, en sachant que les véhicules thermiques restent la seule solution de déplacement en milieu rural ?

M. Jacques Krabal. Quelles sont les propositions du HCC pour accompagner la transition énergétique de l'agriculture et les pays qui souffrent de la faim liée à la désertification ? Quels sont les contacts du HCC avec la Convention citoyenne pour le climat ?

Mme Yolaine de Courson. Ne faudrait-il pas déployer une fiscalité agricole verte encourageant la transition de ce secteur ? Quelles seraient les mesures phare à privilégier ?

M. Damien Adam. Que pensez-vous de la proposition qui consisterait à convertir 10 milliards d'euros d'impôts de production pour créer une contribution climat des entreprises, qui constituerait un impôt comportemental concernant les entreprises réalisant un chiffre

d'affaires supérieur à 500 000 euros et lié à la réalisation d'un bilan carbone ? Chaque effort serait ainsi valorisé par une baisse du montant de cet impôt, ce qui renforcerait la compétitivité tout en accélérant la transition écologique. Avez-vous par ailleurs mené un bilan du *reporting* carbone imposé aux entreprises par l'article 173 de la loi relative à la transition écologique pour la croissance verte ? Avez-vous des idées pour l'améliorer ?

Mme Aude Luquet. La majorité des citoyens fait preuve de volontarisme, mais le critère du prix le plus bas reste bien souvent déterminant. Comment expliquez-vous ce décalage ? Comment pouvons-nous accompagner l'évolution des comportements ?

Mme Graziella Melchior. L'économie circulaire montre que la transition écologique peut se faire avec les entreprises. Ne constitue-t-elle pas la réponse à la question de la relance verte ? Quel regard portez-vous sur les dispositions de la loi récemment adoptée dans ce domaine ?

M. Patrick Loiseau. Comment pouvons-nous valoriser le levier de la commande publique dans le contexte des règles européennes strictes des marchés publics ? Comment pouvons-nous aller plus loin, par exemple avec un critère de localité ou de priorité aux circuits courts ?

M. Michel Delpon. L'hydrogène est insuffisamment mis en avant, notamment dans le plan de soutien au secteur automobile. Il devrait être préconisé dans les transports lourds, ferroviaires et maritimes. Ne faudrait-il pas instaurer une véritable gouvernance pour l'hydrogène et investir davantage dans cette technologie de rupture ?

Mme Danielle Brulebois. Les équipements numériques recourent massivement aux énergies fossiles et les usages numériques sont responsables de 4 % des émissions de gaz à effet de serre. Ces dernières vont augmenter de manière exponentielle avec le développement du télétravail et l'utilisation du *streaming*, sans compter la consommation d'énergie liée au stockage des données. Qu'envisagez-vous pour lutter contre la pollution due au numérique ?

M. Yves Daniel. En termes de mobilité, de production d'énergie et de logement, les premières réponses consistent à ne pas avoir besoin de se déplacer et de consommer de l'énergie et à utiliser les logements vacants. Le plan de relance répond à l'urgence sans prendre en compte les besoins de moyen et long terme. La cohérence voudrait que nous prenions en compte ces questions en investissant dans l'éducation et la formation.

Mme Elisabeth Toutut-Picard. Les conséquences des détériorations de l'environnement ont été chiffrées, notamment sur la santé. Investir dans des techniques efficaces de lutte contre le réchauffement climatique réduirait significativement les maladies infectieuses et les pathologies non contagieuses. Aux États-Unis, le retour sur investissement d'un dollar investi dans la lutte contre la pollution s'élève à 30 dollars par personne. Comment le HCC est-il associé aux discussions sur la relance économique ? Quels objectifs de santé environnementale a-t-il pu proposer ? A-t-il pu effectuer une comparaison chiffrée entre une relance économique intégrant les préoccupations environnementales et une relance les ignorerait ?

Mme Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le climat. Le HCC préconise au Gouvernement d'assortir ses mesures des évaluations appropriées en se référant à la stratégie nationale bas carbone. L'analyse du HCC ne doit pas remplacer l'évaluation que le Gouvernement doit mettre en place pour piloter sa stratégie. Ce pilotage manque actuellement.

Le mix électrique en France est effectivement en grande partie décarboné par l'apport du nucléaire. Le rôle du HCC n'est pas d'évaluer le choix du Gouvernement en faveur du nucléaire ou des énergies renouvelables, mais la manière dont l'approche d'ensemble permet d'atteindre la neutralité carbone. Faute de temps et parce que les émissions diminuent dans le secteur de l'énergie, le HCC n'a pas approfondi davantage les hypothèses. Par ailleurs, de nombreuses études démontrent que la perte de la biodiversité réduit la résilience des écosystèmes.

Le HCC prépare actuellement un rapport sur la rénovation énergétique des bâtiments, intégrant une comparaison avec les autres pays. Investir massivement dans ce secteur pourvoyeur d'emplois soutiendrait à la fois l'emploi et la stratégie bas carbone. Pour comprendre pour quelles raisons les objectifs n'ont pas été atteints, il conviendrait d'étudier les obstacles, notamment la formation et la cohésion des artisans. Des investissements dans l'approvisionnement et la filière forestière sont nécessaires. Il paraît effectivement essentiel de combiner l'efficacité énergétique des bâtiments et le passage au chauffage bas carbone.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre entraînée par la crise est de courte durée. Le plan de relance doit être un plan de transition. Les feuilles de route de chaque ministère doivent prendre en compte chacun de ces enjeux.

En sortie de crise, il est compréhensible d'encourager davantage la mobilité électrique, plus avancée et qui créerait de l'emploi, tout en investissant dans le développement de l'hydrogène.

La première stratégie consiste effectivement à capitaliser sur les bénéfices du confinement. Le télétravail, sans être envisageable pour tous les métiers, permettrait de réduire les déplacements et les émissions, tout en risquant effectivement d'entraîner un rebond des systèmes de refroidissement en été. Ce dernier aspect est important car ce moyen d'adaptation au changement climatique est coûteux en énergie. La rénovation des bâtiments doit intégrer à la fois le confort d'hiver et celui d'été.

En sortie de crise, la priorité est à la sécurisation des transports en commun. Encourager leur utilisation est important pour réduire les émissions, de même que privilégier les voitures plus petites. À terme, l'investissement dans le secteur ferroviaire est essentiel.

Jusqu'à présent, le HCC n'a pas approfondi le sujet de l'agriculture. À l'approche de la réforme de la politique agricole commune (PAC), ce sujet est important. Nous préconisons d'intégrer des mesures environnementales dans cette politique, notamment de valorisation du stockage de carbone dans les sols. Notre rapport mentionne la pression exercée sur ce secteur. Les mesures de sobriété qui permettraient de diminuer la consommation de protéines animales contribueraient à la réduire.

L'économie circulaire, qui réduit la consommation de matériaux et la pression sur l'environnement, doit être intégrée dans la transition bas-carbone.

À travers les commandes publiques, le Gouvernement peut faire preuve d'exemplarité, soutenir des filières et encourager l'évolution des mentalités. Au niveau européen, il doit soutenir des règles compatibles avec l'implication des gouvernements en faveur de la transition écologique. La commission européenne vise un objectif de neutralité carbone à horizon 2050 aligné sur celui de la France.

L'investissement dans la formation est important et implique des déplacements de filières. La rénovation des bâtiments pourrait soutenir la massification des mesures dans ce sens.

En matière de santé humaine, le respect de l'environnement présente de nombreux bénéfices et contribue à réduire la mortalité liée à la pollution de l'air. Ces avantages sont à valoriser.

Enfin, la Convention citoyenne pour le climat est pilotée par deux membres du HCC et constitue un exercice de démocratie participative intéressant. Le HCC recommande de valoriser ses propositions.

M. Olivier Fontan, directeur exécutif du Haut Conseil pour le climat. Si la plupart des questions portent sur l'atténuation des gaz à effet de serre, rappelons que l'adaptation au changement climatique est un sujet tout aussi important.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous vous remercions. Nous notons l'importance des sujets de l'évaluation et de la résilience de nos sociétés face au changement climatique. Votre expertise est précieuse pour avancer sur ces dossiers et soumettre des propositions au Gouvernement.

