



Paris, le 10 décembre 2021

## **Consultation par le MTE du public sur la future Stratégie française sur l'énergie et le climat**

### **Thème 1 - Quel équilibre entre recours à la sobriété énergétique et recours aux technologies nouvelles ?**

Question 1 : Équilibre à privilégier entre recours à la sobriété énergétique et recours aux technologies nouvelles dans la future Stratégie

La sobriété énergétique est la résultante de 3 facteurs :

1. La volonté des consommateurs de participer à l'effort de réduction des émissions de GES et d'être partie prenante de la transition énergétique.
2. La disponibilité de nouvelles technologies, qui permettra de mieux et de moins consommer en couvrant un niveau de confort identique.
3. Les progrès technologiques concourant à la sobriété énergétique, qui sont rapides et font appel à la digitalisation et à l'intelligence artificielle.

En conclusion, la sobriété énergétique et les nouvelles technologies concourent toutes les 2 au succès de la transition énergétique. Elles ne sauraient être opposées.

Question 2 : Niveau de recours aux puits technologiques (capture et stockage technologique du carbone)

On ne pourra pas parvenir à la neutralité carbone sans recourir à toutes les techniques de décarbonation y compris à la capture et au stockage de CO<sub>2</sub> (CCS).

### **Thème 2 – Quelles conditions pour une véritable culture du bas-carbone ?**

Question 1 : Viser une culture partagée du « bas-carbone »

Les Français sont de plus en plus conscients de l'importance et de la nécessité de réduire les émissions de GES. Cette conscience est nourrie par une éducation des citoyens faite largement à travers les médias. Néanmoins, cette adhésion ne peut être pérenne que si le gouvernement conduit une politique de lutte contre les émissions de GES présentant plusieurs caractéristiques. Elle doit être cohérente, lisible et pérenne. Elle doit être non discriminatoire et technologiquement neutre. Elle doit être financièrement supportable par l'ensemble de la population, notamment les catégories vulnérables.

## Question 2 : Niveau d'intervention de l'Etat dans la diffusion d'une culture partagée de la consommation « bas-carbone »

L'Etat doit donner une information fiable et indépendante au travers de l'ensemble des vecteurs qu'il contrôle. Cette information doit plus généralement respecter les principes posés en réponse à la question précédente.

### **Thème 3 : Souveraineté économique et échanges internationaux dans la transition : quel équilibre?**

#### Question 1 : Place de l'empreinte carbone pour la définition de nos objectifs climatiques

La transition écologique est désormais un thème à l'échelle mondiale. L'UE a décidé de jouer un rôle-clé dans cette transition. L'importance du marché européen et son attractivité doivent permettre à l'Europe d'imposer ses propres normes au reste du monde si les pays tiers veulent accéder au marché européen. L'Europe dispose d'atouts pour développer une politique industrielle dans le domaine de la transition énergétique et en faire un levier en faveur de l'exportation.

Dans le même temps, l'Europe doit prendre les mesures pour éviter tout dumping environnemental. Le CBAM, dans cet esprit, est un outil indispensable à promouvoir.

En tout état de cause, la politique carbone doit être conduite au niveau communautaire.

### **Thème 4 : Quel accompagnement des ménages, entreprises, salariés et territoires pour une transition juste ?**

#### Question 1 : Accompagnement des ménages dans la transition bas-carbone

Les ménages ne doivent pas avoir le sentiment que la puissance publique leur impose une « écologie punitive ».

Une véritable politique de l'offre favorisant une massification doit permettre une baisse des coûts d'accès des ménages comme des entreprises aux équipements concourant à la transition. Cette politique de l'offre est préférable à des politiques d'aides ponctuelles à la consommation tout au moins à l'expiration d'une période transitoire au cours de laquelle des mesures d'accompagnement pour les clients les plus vulnérables peuvent apparaître souhaitables. En revanche, des déductions fiscales sur les équipements doivent être encouragées. Les politiques mériteraient d'être plus simples, plus lisibles et plus stables.

#### Question 2 : Accompagnement des acteurs économiques dans la transition bas-carbone

Cf. réponse Q1.

### **Thème 5 : Quel équilibre entre les différents outils de politique publique pour la lutte contre le changement climatique ?**

#### Question 1 : Pertinence des différents outils de politique publique pour atteindre nos objectifs climatiques et énergétiques

Les outils envisagés semblent pertinents pour atteindre nos objectifs climatiques et énergétiques. Leur multiplicité pose toutefois la question de la lisibilité du dispositif. Un recours plus important aux mécanismes

de marché devrait être recherché. Ainsi, par exemple, la tarification de l'électricité en fonction de la courbe de charge a vocation à s'imposer. Elle encouragerait les consommateurs, particuliers ou entreprises, à adopter des comportements reflétant les contraintes de la courbe de charge et les coûts économiques y afférent.

Question 2 : Avenir de la composante carbone des taxes intérieures à la consommation d'énergie (parfois appelée "taxe carbone")

Les accises incorporent des taxes carbone. Il faudrait toutefois être prudent quant à l'augmentation de ces taxes qui pourrait générer des réactions de rejets d'une partie de la population, surtout lorsque la consommation de produits ou de services soumis à cette taxation ne peut être facilement maîtrisée.

## **Thème 6 : Comment assurer une meilleure intégration des efforts d'atténuation dans les politiques territoriales ?**

Question 1 : Articulation des politiques nationales et territoriales pour la transition écologique

Les initiatives des collectivités territoriales, comme par exemple le développement de modes de transport bas carbone, devraient être encouragées. En revanche, permettre aux collectivités territoriales de développer des normes réglementaires s'ajoutant ou se substituant à des réglementations nationales peut créer des incohérences et entraîner un foisonnement de réglementations et de contraintes. Ainsi, on doit rester vigilants à ce que les réglementations locales ne puissent pas rompre l'égalité entre citoyens et porter atteinte aux principes mêmes de la République.

Il faut laisser aux acteurs privés l'initiative de développer des actions en faveur de la transition énergétique car ils le font généralement mieux et à des coûts moindres que les collectivités publiques.

## **Thème 7 : Quelle répartition par secteur (bâtiment, transport, agriculture, déchet, industrie, production et transformation d'énergie) de l'effort supplémentaire pour le rehaussement de l'objectif climatique à l'horizon 2030 ?**

Question 1 : Orientation préférentielle pour la répartition de l'effort supplémentaire résultant du rehaussement de l'objectif européen

La répartition de l'effort entre les différents secteurs devrait être gouvernée par leur « mérite économique », c'est-à-dire par la capacité de chacun d'eux de réduire les émissions de GES au moindre coût. Ce sont les analyses coûts-avantages qui devraient guider l'action publique.

Question 2 : Points d'attention à signaler par secteur quant à la répartition de l'effort supplémentaire de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030

Eviter les distorsions de concurrence entre les industriels français et leurs concurrents étrangers, y compris européens, constitue un point d'attention sur lequel l'UPRIGAZ souhaite mettre l'accent.

Les efforts de réduction des émissions de GES demandés aux consommateurs doivent être proportionnés afin d'éviter les réactions de type « gilets jaunes » ; les consommateurs sont de plus en plus attentifs à l'évolution de leur facture d'énergie et au poids que représente ce poste dans le budget des ménages.

## **Thème 8 : Comment baisser les émissions du transport ?**

### Question 1 : Leviers de réduction des émissions associées au transport de marchandises

Des actions devraient favoriser le ferroutage, l'utilisation du gaz pour le transport terrestre et maritime ainsi que l'utilisation des biofuels pour le transport routier et aérien.

### Question 2 : Evolution de la demande en transport et diffusion des technologies décarbonées de déplacement

L'augmentation de la part de véhicules électriques constitue une évolution à laquelle l'UPRIGAZ porte une attention toute particulière. La part des véhicules électriques dans le parc automobile est directement fonction de l'autonomie des véhicules et de leur capacité à recharger rapidement les batteries qui les équipent. L'autonomie des véhicules devrait s'accroître à moyen terme grâce à des batteries plus performantes. Parallèlement, la croissance du parc des véhicules électriques devra s'accompagner d'une augmentation des bornes de recharge, notamment des bornes offrant un service de recharge rapide.

## **Thème 9 : Quelles évolutions pour le secteur du bâtiment pour le neuf et le parc existant ?**

### Question 1 : Leviers pour accélérer la décarbonation du parc de bâtiments

Les leviers qui existent pour accélérer la décarbonation (efficacité énergétique, isolation, digitalisation, ...) sont connus (fiscalité, réglementations,...). Néanmoins l'effort de décarbonation du parc des bâtiments se heurte à plusieurs obstacles, portant sur les questions essentielles suivantes :

- L'engagement des propriétaires, bailleurs et locataires, à réaliser les investissements nécessaires sachant que le temps de retour est en général assez long.
- La capacité des entreprises à mobiliser la main d'œuvre disponible et compétente pour assurer les transformations nécessaires. Cet obstacle nécessite, pour être levé, des efforts de formation et d'attractivité de la filière. Ces efforts mettront probablement plusieurs années à aboutir.
- La complexité croissante des réglementations et une instabilité des outils et des normes favorisant cette politique de décarbonation en en rendant la lisibilité souvent difficile.

### Question 2 : Leviers pour réduire l'impact carbone des constructions

Il est par ailleurs nécessaire de réfléchir à la nouvelle organisation de l'espace urbain et péri-urbain pour minimiser l'artificialisation des sols, réduire les distances domicile-travail et améliorer l'accessibilité aux services publics. Cela peut conduire à une évolution du modèle d'habitation pavillonnaire actuel vers un modèle plus concentré avec des logements individuels, des logements collectifs et des services publics sur une même aire.

### Question 3 : Trajectoire d'évolution des constructions et efforts de sobriété

Néant.

## **Thème 12 : Comment organiser la fin des énergies fossiles à l'horizon 2050 ?**

### Question 1 : Valeur d'un scénario impliquant des importations importantes d'énergies décarbonées

La tendance future conduira à des productions d'énergies décarbonées dans les pays où les zones géographiques les mieux adaptées qui bénéficient d'un meilleur ensoleillement ou de conditions de vent favorables. Ces pays ne seront pas forcément situés en Europe.

Le développement des interconnexions électriques participe à ce schéma.

La part des énergies fossiles diminuera. Il n'en demeure pas moins que ces énergies resteront nécessaires pour satisfaire certains usages, notamment industriels. Le CCS permettra de décarboner leur usage lorsque d'autres modes de décarbonation ne pourront être utilisés dans des conditions économiques satisfaisantes.

### Question 2 : Echelle territoriale pour la résilience énergétique (sécurité, autonomie, résistance aux chocs) dans un monde décarboné

Néant.

### Question 3 : Points d'attention concernant l'évolution à prévoir de l'équilibre entre les vecteurs énergétiques et les infrastructures associées

Il convient de souligner l'importance de développer un mix énergétique diversifié et un mix électrique également diversifié pour assurer la résilience du système et garantir la sécurité d'approvisionnement, notamment avec l'augmentation de la part des ENR non pilotables sujets à des intermittences. Une contribution suffisante des gaz verts et décarbonés semble indispensable pour parvenir à la neutralité carbone en garantissant à la fois la sécurité d'approvisionnement énergétique et la couverture, au moindre coût, des pointes de consommation.