



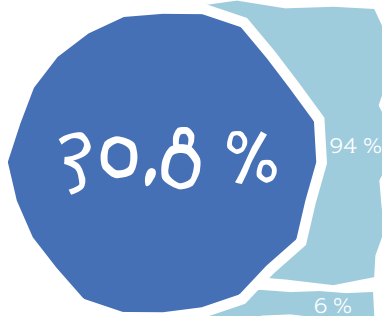
REDRESSER LE CAP, ■ **RELANCER LA TRANSITION**

**VERSION
GRAND PUBLIC**

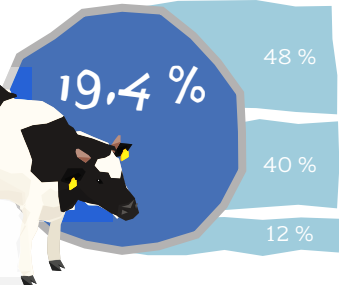
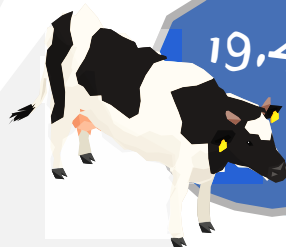
du rapport annuel
Neutralité Carbone
Septembre 2020

QUE FAIT LA FRANCE...

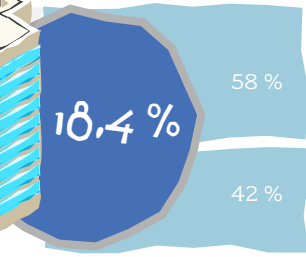
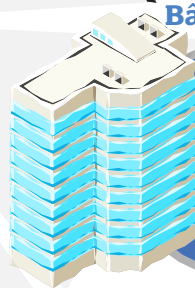
Transports



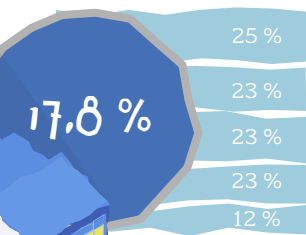
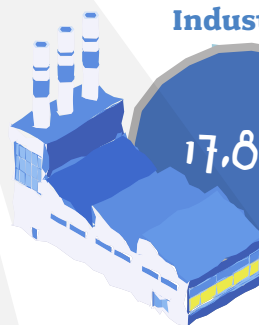
Agriculture



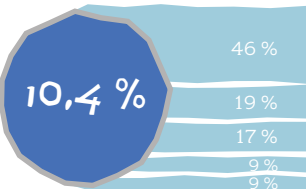
Bâtiments



Industrie



Transformation d'énergie



Déchets



Respect de l'objectif 2015/2018

Objectif annuel de réduction de 2019 à 2023

Variation en 2019 par rapport à 2018

✗ Dépassement de 8,1 % (41 Mt éqCO₂)

-1,5%

-0,2%

✗ Dépassement de 2% (7 Mt éqCO₂)

-1,0%

ND

✗ Dépassement de 11% (34 Mt éqCO₂)

-2,2%

-2,7%

✗ Dépassement de 1 % (4 Mt éqCO₂)

-2,0%

-1,5%

✓ Inférieur de 10 % (-23 Mt éqCO₂)

-0,7%

-0,7%

✓ Inférieur de 11 % (-1 Mt éqCO₂)

-1,8%

-2,2%

✗ Dépassement de 3 % (61 Mt éqCO₂)

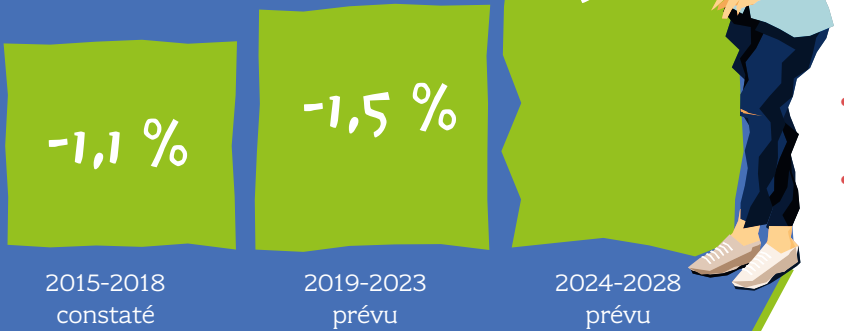
-1,5%

-0,9%

Total/ 2019

Émissions de gaz à effet de serre de la France 2019 : -0,9%

Diminutions annuelles



... FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ?

- 2019 a été l'année la plus chaude enregistrée en France et en Europe
- Les actions de la France ne sont pas encore à la hauteur des enjeux et des objectifs qu'elle s'est donnés dans sa stratégie nationale bas carbone :

il faut accélérer le rythme et redresser le cap.

- Les politiques climatiques se sont renforcées au cours de l'année écoulée, mais il reste des marges de progrès. La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) doit devenir un cadre de référence pour toute l'action de l'état.

« Effet de serre ? Mt éqCO₂ ? SNBC ?
Besoin d'un petit rappel sur ce qu'est le changement climatique, l'action internationale pour y répondre ou la stratégie de la France pour réduire ces émissions ? Retrouvez nos réponses dans la version grand public du rapport annuel 2019, accessible sur hautconseilclimat.fr »



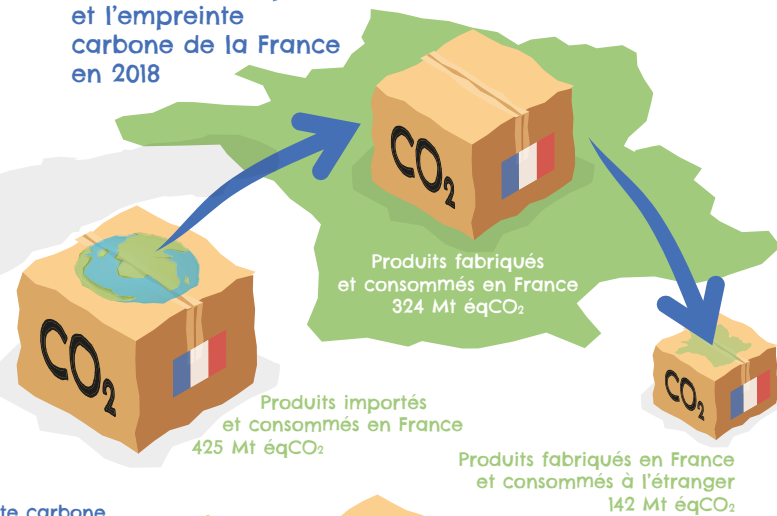
- Les émissions françaises de gaz à effet de serre ont baissé de -0,9 % par rapport à 2018 alors que l'objectif annuel est de -1,5 %. À partir de 2024 il sera de -3,2 %. Il est urgent d'accélérer.
- De 2015 à 2018 les émissions ont baissé de 1,1 % chaque année, alors que l'objectif était de -1,9 %.
- Les dispositifs d'évaluation des lois, enjeu essentiel, en regard du climat ont peu progressé.
- Ni méthodes ni outils ne sont prévus pour compenser le gel de la taxe carbone.

La Loi « énergie climat » du 8 novembre 2019 introduit notamment les notions :

- d'« urgence écologique » pour accélérer l'action climatique.
- de « neutralité carbone » en 2050 : toutes les émissions d'origine humaine devront être compensées par des puits de carbone sur notre territoire : forêt et sols principalement.
- de plafond indicatif pour l'empreinte carbone de la France et les transports internationaux.
- Le conseil de défense écologique réunit les ministères concernés par la transition. Il est prévu que des feuilles de route soient élaborées par chaque ministère pour préciser leur rôle dans la transition bas-carbone.
- La Convention citoyenne pour le climat a permis d'associer des personnes de tous horizons pour réfléchir à des solutions.



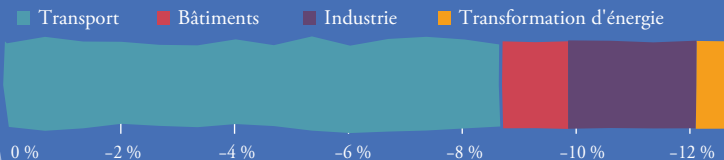
Les émissions importées et l'empreinte carbone de la France en 2018



Empreinte carbone de la France en 2018
749 Mt éqCO₂
(équivalente à celle de 2017)



CLIMAT, COVID : DEUX CRISES,



Source : Traitements HCC 2020 d'après Citepa, avril 2020 - Format SECTEN



En France, la crise de la COVID-19 a entraîné une baisse d'environ 13 % des émissions sur la période janvier-mai 2020, par rapport à la même période en 2019. Les émissions pourraient diminuer de environ 9 % sur l'année 2020 par rapport à 2019.

Les deux-tiers de cette baisse sont dus à une moindre activité des transports routiers.

C'est la baisse d'émissions la plus forte que la France a connue, mais elle est malheureusement temporaire. La transition bas-carbone, ce n'est pas se confiner. Cette baisse ne provient pas de changements structurels de fond et **pourrait être annulée par un rebond de l'activité**.

Dans le monde, les baisses d'émissions en 2020 sont encore largement incertaines, entre -4 et -7 %. Mais là encore elles ne sont pas durables et ont un coût social élevé. **C'est une diminution qui reste faible alors que plus de la moitié de la population mondiale a été confinée** : cela rappelle la limite de l'impact des seuls comportements individuels. Il faut aller plus loin en décarbonant les systèmes économiques et l'offre, notamment du transport.

La crise climatique, la crise économique et sociale attendue après la crise sanitaire, appellent une reprise durable qui réponde aux attentes en termes d'emploi comme de climat.

Depuis la crise financière de 2008, les plans de reprise des secteurs porteurs d'emploi et favorables à une transition bas-carbone sont bien identifiés.

- ✓ Le développement d'énergie propre,
- ✓ la mise à niveau des infrastructures,
- ✓ la rénovation et l'efficacité énergétique des bâtiments,
- ✓ les investissements dans l'éducation et la formation,
- ✓ le renforcement des solutions fondées sur la nature (préservation des écosystèmes, des forêts, des zones humides),
- ✓ la recherche et le développement de solutions décarbonées.

En clair : on sait ce qu'il faut faire et on sait comment le faire.

Les solutions néfastes ou inefficaces sont aussi bien connues, notamment les soutiens publics sans condition ferme à l'aviation ou aux infrastructures traditionnelles de transport (autoroutes, prime à la casse pour des véhicules thermiques, etc.). **On sait donc aussi ce qu'il ne faut pas faire.**

Il ne faut pas reproduire l'occasion manquée après la crise économique de 2008, quand beaucoup d'argent public avait financé des secteurs polluants au lieu de préparer une économie sobre en carbone. Une décennie a déjà été **4** perdue, l'urgence s'est aggravée, l'erreur ne doit pas être renouvelée.



La transition bas-carbone n'a pas vocation à résoudre la question de l'emploi mais elle peut y contribuer positivement et avoir des effets positifs sur l'ensemble des objectifs du développement durable, notamment la santé.

Les investissements d'aujourd'hui sont les émissions de demain.

Le développement et la diffusion des véhicules électriques et de leurs infrastructures améliorent la qualité de l'air et la santé et le climat pour l'avenir.

A+



La rénovation d'un bâtiment permet de consommer moins d'énergie, et une énergie plus propre, pendant toute sa durée de vie, qui est d'environ un siècle. Il ne s'agit pas que de mieux se chauffer : investir dès maintenant dans des bâtiments bien isolés protège également contre les vagues de chaleur de demain qui deviendront de plus en plus fréquentes.

UNE RÉPONSE CONJOINTE

Deux grands principes pour orienter la sortie de crise :

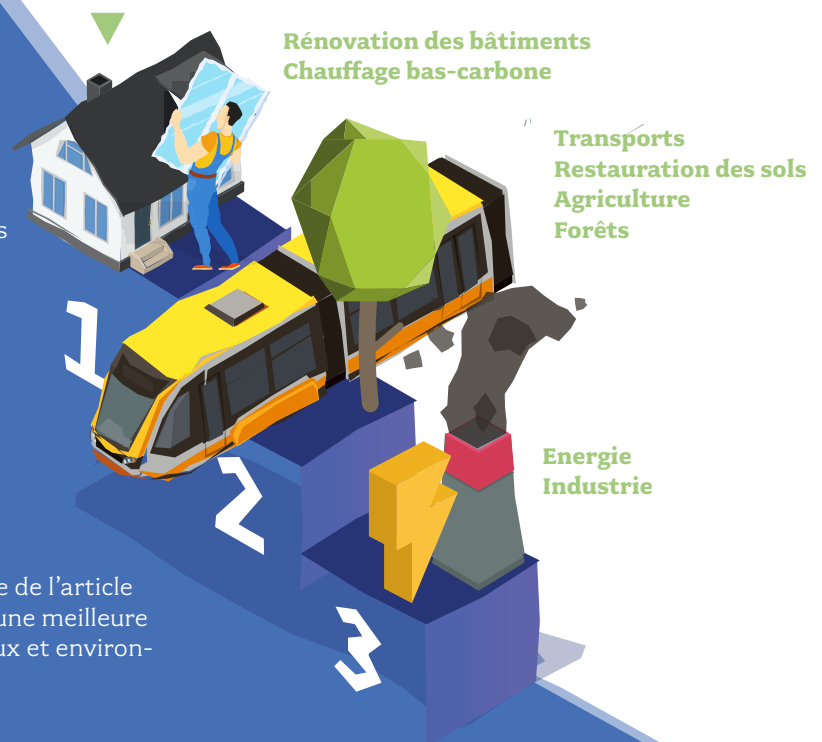
- 1 **Ne pas nuire**, en interdisant tout soutien inconditionnel aux secteurs qui émettent beaucoup de carbone.
- 2 Orienter le plus possible l'argent public sur les mesures de baisse des émissions grâce à l'éco-conditionnalité.

Le pentathlon de la reprise

Cinq critères guident les mesures du plan de reprise :

1. la rapidité de mise en oeuvre
2. les réductions d'émissions
3. les créations d'emploi
4. les effets positifs de long-terme
5. les co-bénéfices pour la santé et les inégalités.

Quels secteurs privilégier pour répondre le mieux à ces critères ?



L'éco-conditionnalité, comment ça pourrait marcher ?

L'argent public destiné à soutenir les entreprises et les travailleurs en difficulté doit être conditionné à l'action en faveur du climat de façon plus contraignante.

Plusieurs principes peuvent s'appliquer :

- ✓ S'appuyer sur les bilans obligatoires de gaz à effet de serre des entreprises et sur les trajectoires de réduction d'émissions des différents secteurs, définies par la stratégie nationale bas-carbone.
- ✓ Utiliser des méthodologies internationalement reconnues qui valorisent les transformations déjà faites et en cours plutôt que les effets d'annonces d'objectifs généreux à dix ou vingt ans.
- ✓ Assurer un contrôle, par exemple au travers des juridictions financières (Cour des comptes, Chambres régionales des comptes) aux fonctions élargies des budgets de l'État aux budgets carbone.
- ✓ Renforcer la redevabilité des entreprises dans le cadre de l'article 173 de la loi sur la transition énergétique, qui prévoit une meilleure transparence des investisseurs sur les objectifs sociaux et environnementaux, et dont le bilan est pour l'instant mitigé.

L'Europe, une ambition mais aussi une contrainte

Une ambition

- Le Pacte vert européen guidera les orientations du plan de reprise de l'Union européenne : rénovation énergétique des bâtiments, énergies renouvelables, hydrogène propre, etc.
- Une taxe carbone aux frontières sur des biens produits dans des pays trop émetteurs de CO₂ pourrait être mise en place
- La Commission européenne a proposé dans son Pacte vert de faire passer l'objectif de réduction des émissions de -40 % en 2030 à -50 % voire -55 %.

Une contrainte

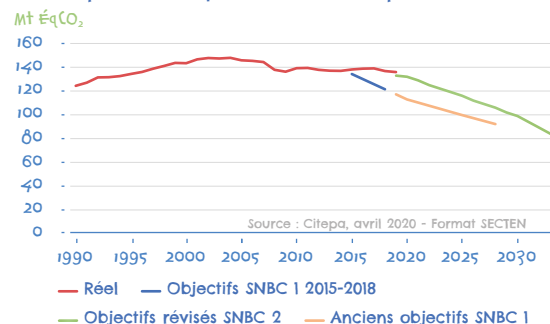
- La part du budget de l'UE consacrée au climat sera au moins de 25% sur la période 2021-2027. Face à l'urgence, c'est faible comparé aux efforts faits ailleurs. Surtout il n'y a pas d'obligation pour les 75 % restant de « ne pas nuire ».
- Le plan de reprise européen reste d'ampleur limitée au vu des besoins en investissements — l'équivalent de moins de deux ans des besoins en climat/environnement - même s'il envoie un bon signal aux acteurs économiques.
- Les nouveaux objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre augmenteront l'effort attendu de la France, qui n'est déjà pas aligné avec les objectifs actuels.

COMMENT ORIENTER LA REPRISE POUR LES QUATRE SECTEURS...

1 Transports

Situés au cœur de l'économie, les transports véhiculent des valeurs sociales et identitaires extrêmement fortes. Depuis 1990, c'est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté : la part des transports dans les émissions nationales totales est passée de 22,7 % à 30,6 %. Le secteur routier représente 94 % des émissions des transports — et les véhicules particuliers 51 %.

Évolution des émissions de GES du secteur des transports domestiques en France (métropole et outre-mer UE)



Les émissions des transports de surface ont été réduites de 60 % pendant le confinement. L'impact économique sur le secteur est majeur.

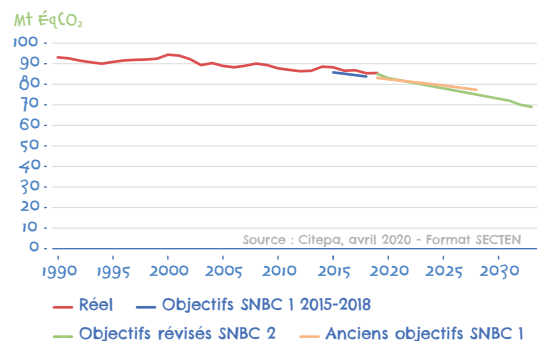
Les plans de soutien au secteur des transports doivent être abordés dans une logique de cohérence avec la stratégie nationale bas-carbone, notamment à travers la mise en place d'éco-conditionnalités. D'autres critères pourraient aussi être retenus :

- ✓ **Automobile** : introduire un critère de poids, évaluer l'impact environnemental et social des mesures de soutien à la demande.
- ✓ **Aviation** : élaborer une stratégie et une feuille de route de décarbonation contraignante pour l'ensemble du secteur. Privilégier le soutien aux salariés. Évaluer les progrès de la décarbonation des avions.
- ✓ **Transports urbains** : valoriser les transports publics. Développer les infrastructures de mobilité douce. Réaffecter l'espace routier.
- ✓ **Transport ferroviaire** : mettre en place un soutien massif pour rattraper le retard structurel, pour les voyageurs et pour le fret.

2 Agriculture

Les émissions du secteur de l'agriculture se répartissent principalement entre l'élevage (48 %), les cultures (41 %) et l'usage des tracteurs et engins (11 %). Le secteur agricole n'est pas engagé sur une trajectoire garantissant l'atteinte de ses objectifs en 2030. La crise sanitaire a révélé la précarité alimentaire et les fragilités des circuits alimentaires ou encore de la filière des agrocarburants.

Évolution des émissions de GES du secteur de l'agriculture en France



L'agriculture est aussi étroitement liée aux puits de carbone. Ils sont essentiels à l'atteinte de la neutralité carbone : ce sont principalement les forêts et les sols. L'augmentation de l'artificialisation des sols (+38 % entre 1990 et 2018) nuit au climat et à la biodiversité. La prochaine période de la politique agricole commune doit favoriser le stockage du carbone dans les sols. La réduction de la déforestation importée, principalement due aux importations de viande et de soja, devrait aussi être un objectif chiffré et évalué.

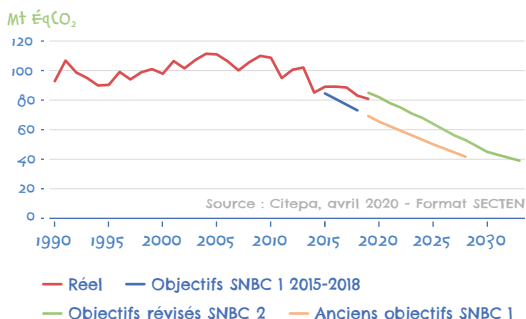
Les propositions envisageables, à court terme, pour des changements structurels seraient de :

- ✓ **Fortement ralentir le retournement des prairies et le drainage des zones humides**, afin de conserver des stocks élevés de carbone dans les sols, et augmenter la capture du carbone dans les grandes cultures.
- ✓ **Mettre en œuvre un plan national ambitieux de développement des protéines végétales** pour l'alimentation animale et humaine. La France est en retard dans ce domaine. Elles constituent aussi une alternative à l'importation du soja amazonien.
- ✓ **Accélérer les réductions d'émissions de méthane** provenant de l'élevage.
- ✓ **Mieux informer le consommateur**, grâce aux étiquettes sur les produits, sur l'impact climatique de l'offre alimentaire.

... RESPONSABLES DE 85% DES ÉMISSIONS

Bâtiments

Évolution des émissions de GES du secteur des bâtiments en France



Le secteur des bâtiments doit être complètement décarboné d'ici 2050, ce qui implique d'agir sur l'efficacité énergétique du bâtiment lui-même, le contenu carbone de la production de chauffage et d'eau chaude, et les comportements des utilisateurs.



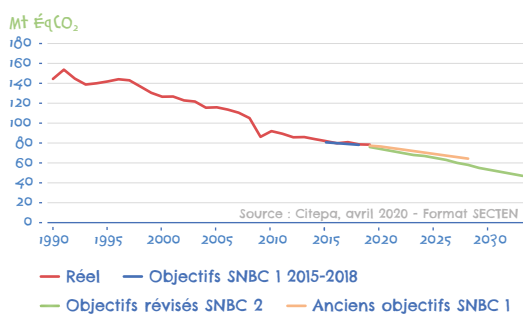
3

La rénovation énergétique a besoin d'un soutien public fort et sur plusieurs années, mais elle peut créer beaucoup d'emplois et d'importants retours fiscaux pour l'Etat, supérieurs à l'argent public engagé. C'est donc un secteur à privilégier pour soutenir la reprendre l'économie.

Dès à présent il faut continuer de former la main d'œuvre et les artisans, qui vont occuper des emplois nombreux et non délocalisables. Des processus de rénovations efficaces sont déjà en place dans le logement social et les gros bâtiments des entreprises, ils peuvent être renforcés pour entraîner la dynamique. Pour les particuliers en habitat individuel ou en copropriété, les organismes publics propriétaires de bâtiments (lycées, écoles, mairies etc.) et les petites entreprises, les moyens doivent être orientés vers une rénovation globale. L'approche globale tient compte de tous les aspects à rénover (murs, toit, ventilation, sol, fenêtres, chauffage), plutôt que de subventionner des petits gestes qui ne permettent ni de bien isoler, ni de faire baisser la facture.

Il faut aussi un accompagnement au plus près des citoyens pour leur simplifier les travaux, et surtout un contrôle sur l'efficacité des rénovations effectuées.

Évolution des émissions de GES du secteur de l'industrie manufacturière et de la construction en France



Industrie

L'industrie manufacturière et le secteur de la construction ont fortement réduit leurs émissions depuis 1990, grâce à l'amélioration des procédés de fabrication et à la diminution du contenu carbone de l'énergie.



Mais ce rythme de réduction ralentit depuis 2010, et très fortement depuis 2015, alors qu'il va devoir augmenter dans les prochaines années. La tendance n'est donc pas bonne à l'horizon 2030.

Les pistes à suivre sont : améliorer l'efficacité énergétique et l'électrification ; développer le recyclage des déchets et des matériaux ; soutenir la recherche et le développement pour les procédés industriels bas carbone (ciment et acier décarbonés, développement de l'hydrogène, capture du carbone, etc.).

Des stratégies et feuilles de route par filière doivent être élaborées, suivies et évaluées. Elles pourront aussi s'appuyer sur l'ambition communautaire, notamment à travers un rehaussement des objectifs des secteurs couverts par le marché carbone européen

4

LES RÉGIONS ET LE CLIMAT

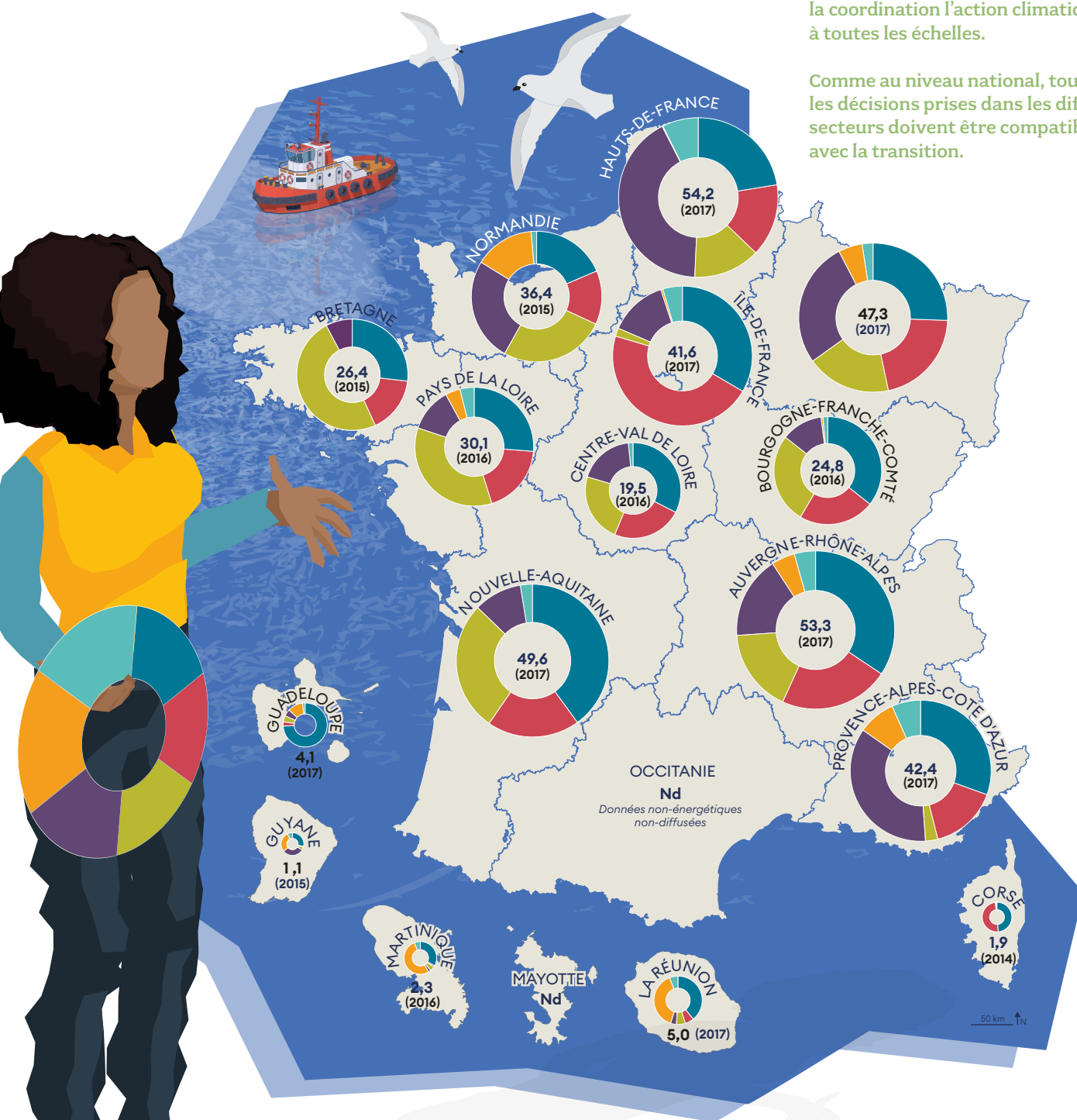
Les régions, cheffes de file du climat

Les 18 régions françaises ont un rôle stratégique en matière de planification territoriale. Celle-ci permet de préciser comment atteindre les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone par des actions concrètes dans les régions.

Les régions peuvent jouer un rôle essentiel dans la transition en intégrant la dimension climatique dans l'ensemble de leurs politiques. Elles disposent de ressources financières importantes. Leurs dépenses d'investissement à hauteur de 8 Mrd € concernent essentiellement des secteurs à fort enjeux climat (transport, gestion des bâtiments des lycées, aménagement des territoires, action économique).

Elles peuvent également favoriser la mise en œuvre d'actions par les acteurs infrarégionaux (départements, villes, communauté de communes) et renforcer la coordination l'action climatique à toutes les échelles.

Comme au niveau national, toutes les décisions prises dans les différents secteurs doivent être compatibles avec la transition.



Secteur émetteur de gaz à effet de serre en 2017* (au format PCAET)

- Transports
- Bâtiments
- Agriculture
- Branche énergie
- Déchets
- Industrie

* Ou dernière année disponible

Au format PCAET, la branche énergie exclut les émissions liées à la production d'électricité, de chaleur et de froid. Les émissions correspondantes sont comptabilisées au stade de la consommation dans les différents secteurs. Méthodologie PRG 5 sauf pour les régions Bretagne, Île-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Guadeloupe qui sont en PRG 4. Branche énergie non incluse dans les régions Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre Val de Loire, Corse, Nouvelle-Aquitaine. Gaz fluorés non inclus dans les émissions totales des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Corse, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Martinique, Guyane.

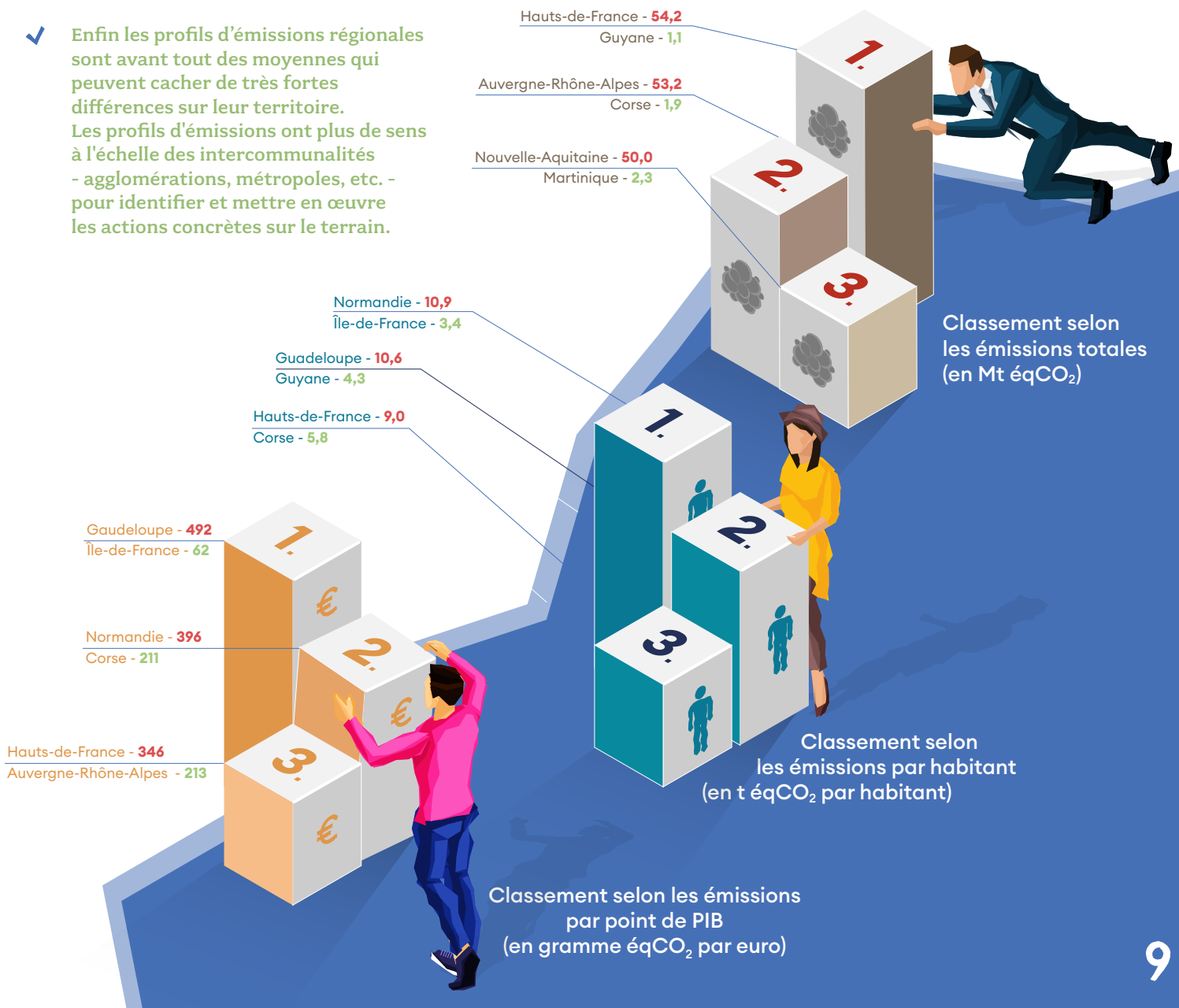
Sources : ARE-RARE, AASQA-Atmo France, format PCAET

Quelle répartition régionale des émissions ?

La répartition régionale des émissions de GES nationales permet de tenir compte des spécificités. La géographie physique ou humaine, l'implantation industrielle ou le potentiel de puits de carbone diffèrent selon les régions. Celles d'outre-mer font face à des difficultés et des vulnérabilités particulières face au climat.

Ces conditions de départ différentes impliquent des actions différentes:

- ✓ Les profils d'émissions sont variés en raison de la spécialisation historique des activités économiques régionales. En Bretagne par exemple, l'agriculture est le secteur le plus émetteur, alors que c'est celui du bâtiment en Ile-de-France et de l'industrie en Hauts-de-France.
- ✓ Certaines émissions sont très localisées (industrie ou agriculture), d'autres (transports ou bâtiments) sont davantage réparties sur l'ensemble de la France car elles sont liées à la population.
- ✓ Les activités de certaines régions sont très fortement émettrices, mais leurs produits sont transportés et consommés dans d'autres régions (agriculture).
- ✓ Au final, selon que l'on regarde les émissions totales, par habitant ou par richesse, les classements des régions sont très différents.
- ✓ A défaut d'une répartition des budgets carbone entre les régions, un dialogue associant l'Etat et les régions est donc nécessaire pour spécifier l'effort de chacun, en prenant en compte l'équité territoriale. L'objectif de neutralité carbone peut être insoutenable pour certains territoires, alors que d'autres devront aller au-delà en valorisant leurs puits de carbone.
- ✓ Enfin les profils d'émissions régionales sont avant tout des moyennes qui peuvent cacher de très fortes différences sur leur territoire. Les profils d'émissions ont plus de sens à l'échelle des intercommunalités - agglomérations, métropoles, etc. - pour identifier et mettre en œuvre les actions concrètes sur le terrain.



LES RÉGIONS ET LE CLIMAT

Les régions ne peuvent pas tout

Administrativement, la région n'a pas compétence sur les activités générant la majorité des émissions attribuées à son territoire. Avant 2015, seulement 1 % de ces émissions relevait de ces compétences régionales. Son action doit donc être conjointe à celle des autres échelons territoriaux.

Les régions disposent de compétences clés pour agir sur l'atténuation des émissions et l'adaptation aux impacts du changement climatique, même si celles-ci n'ont pas été définies au départ en lien avec le climat. Cela suppose, comme au niveau de l'État, d'intégrer la dimension climatique à l'ensemble des politiques régionales, de façon transversale.



Par exemple les politiques de mobilités sont partagées entre différents niveaux de collectivités territoriales : régions, départements, communes et leurs regroupements. Le Conseil régional a un rôle clé de coordination des politiques de mobilité et de leur articulation avec les objectifs climatiques, en établissant des schémas sectoriels, en organisant la complémentarité entre l'offre aux différents niveaux et en organisant la mobilité à petite échelle en dernier ressort.

Malgré leur autonomie financière, les régions ont des contraintes sur leurs recettes fiscales, leurs capacités d'emprunt, ou l'équilibre des budgets, qui limite les investissements dans l'action climatique. Ces difficultés risquent d'être exacerbées en raison des effets sur l'économie de la crise sanitaire.

Une meilleure articulation avec les politiques nationales

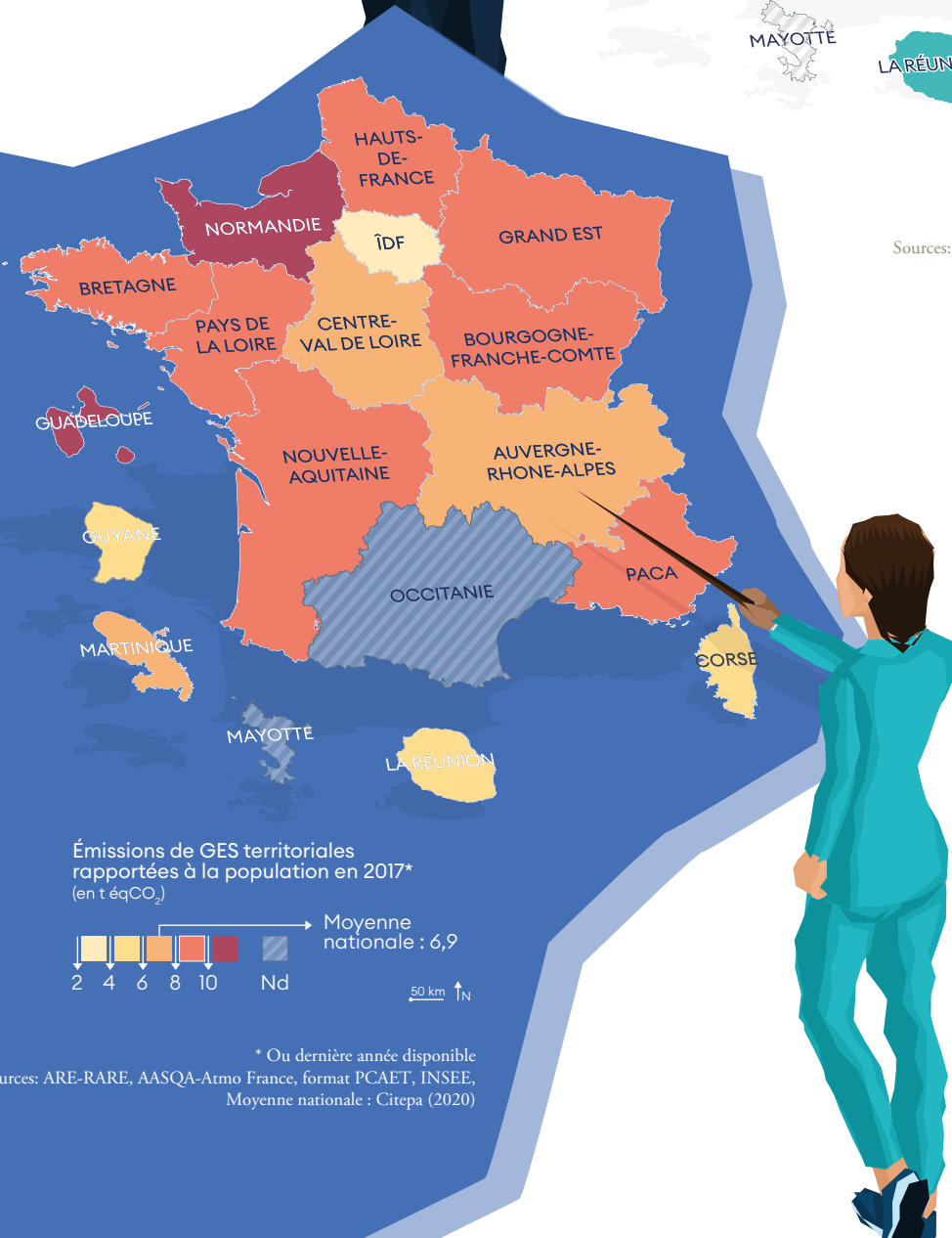
Pour diverses raisons de méthode, le calcul des émissions de gaz à effet de serre n'est pas le même entre toutes les régions. Cela rend difficile les comparaisons et surtout l'articulation avec la stratégie nationale bas-carbone. Il faut travailler au rapprochement et à la simplification des indicateurs. Aujourd'hui, l'usage d'indicateurs tels que la consommation d'énergie ou encore le nombre de rénovations est trop faible et trop divers pour permettre un suivi des changements structurels.

Les régions doivent faire preuve d'exemplarité par exemple en massifiant la rénovation énergétique de leur parc immobilier. Une approche transversale des enjeux climatiques pourrait être incitée par l'État en conditionnant ses co-financements à des projets compatibles avec la transition bas-carbone.



* Ou dernière année disponible
Sources: ARE-RARE, AASQA-Atmo France, format PCAET, INSEE, Moyenne nationale : Citepa (2020)

Il est aussi nécessaire de prendre en compte les spécificités régionales, la grande disparité des ressources et des potentiels des territoires et l'exposition aux risques climatiques. Les puits de carbone doivent être identifiés et quantifiés. La Corse et les régions d'outre-mer sont confrontées à des enjeux et des vulnérabilités spécifiques.



* Ou dernière année disponible
Sources: ARE-RARE, AASQA-Atmo France, format PCAET, INSEE, Moyenne nationale : Citepa (2020)

LA TRANSITION JUSTE, QU'EST-CE-QUE C'EST ?

« Transition juste », ça sort d'où ?

L'expression date des années 90, forgée autour de la crainte, que prendre soin de l'environnement pourrait nuire à l'emploi. La négociation de l'accord de Paris lui donne une présence dans les textes internationaux : l'Organisation internationale du travail l'évoque en novembre 2015, et le terme figure dans l'accord de Paris de décembre 2015, avant d'être repris au sein des travaux de la Convention climat des Nations unies ou de l'Union européenne. En France, on le trouve dans la lettre de mission du Premier ministre à la Convention citoyenne pour le climat et au sein de la stratégie nationale bas-carbone.

Selon cette dernière, la transition juste vise à prendre en compte les impacts socio-économiques des mesures associées à la transition bas-carbone, à préserver le pouvoir d'achat des ménages en privilégiant les mesures sociales et redistributives et à préserver la compétitivité des entreprises.

Les questions de justice sociale et d'équité sont centrales pour engager les transformations menant à des modes de développement résilients. L'idée que la transition bas-carbone pourrait être décrétée d'en haut et imposée à tous par un pouvoir fort est contraire aux attentes démocratiques de nos sociétés, mais aussi à son efficacité.

Il existe différentes perceptions de la justesse de la transition

Les différents acteurs vont percevoir comme justes ou injustes les politiques climatiques en fonction d'un certain nombre de valeurs, de normes, de croyances, ou de convictions politiques ou économiques.



Trois dimensions principales sont présentes dans ces perceptions : la **justice économique** (prise en compte du coût des pollutions, des compensations des dommages issus des impacts du changement climatique) ; la **justice sociale** (inclusion sociale, réduction des inégalités intersectionnelles ou territoriale) qui montre les liens entre inégalités et vulnérabilités au changement climatique ; la **justice démocratique** qui demande la participation de tous aux prises de décision.

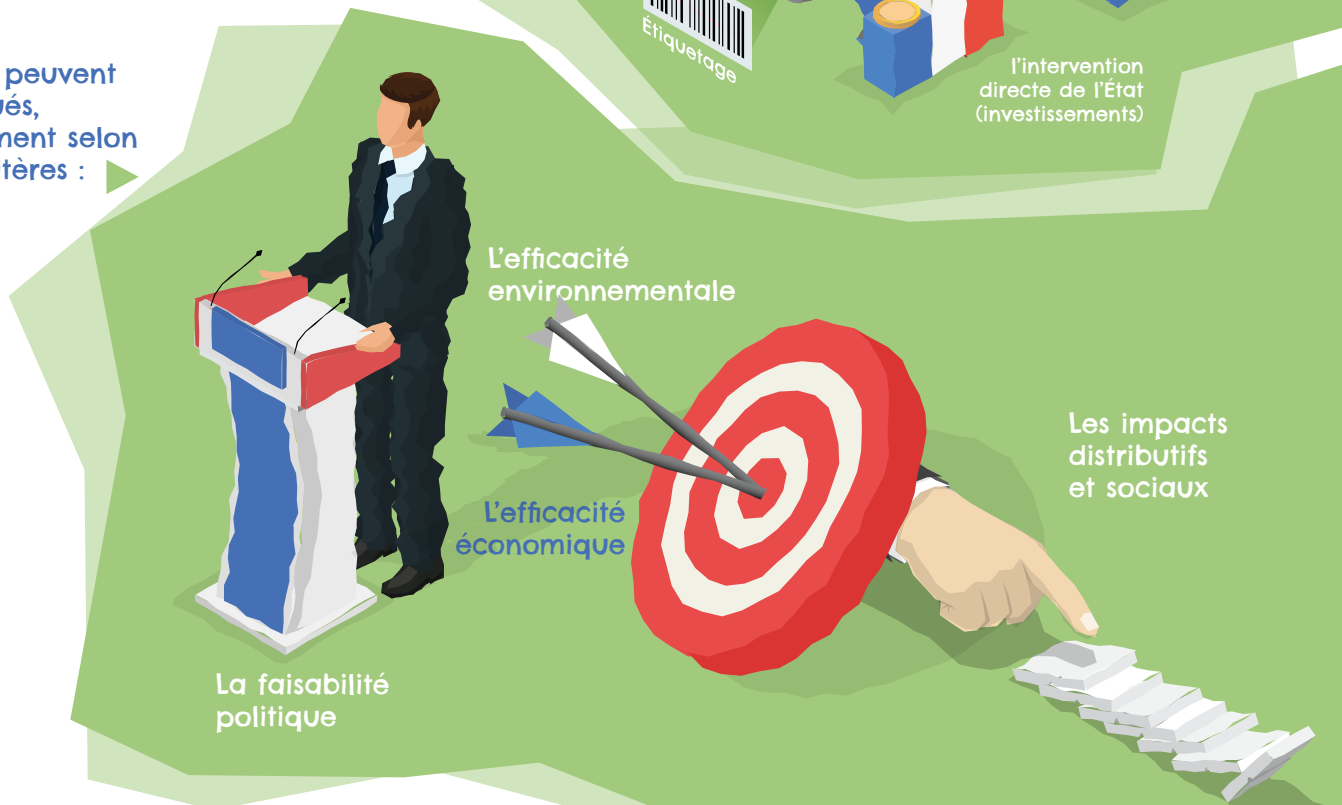
Présent dans toutes ces dimensions, le **principe d'équité** vise à répartir les efforts à faire face au changement climatique de manière impartiale, à travers une délibération politique. L'équité renvoie à la responsabilité dans les émissions, à la vulnérabilité et aux inégalités face aux conséquences du changement climatique. Cette exigence d'équité s'applique aussi aux processus décisionnels : participation inclusive, représentation équilibrée, pouvoir de négocier, etc.

Réfléchir en fonction des émissions : qui pollue ?

Les outils de la transition sont généralement répartis en cinq catégories :

Ces outils peuvent être réservés à un secteur, être transversaux, et aller du supranational au local.

Ces outils peuvent être évalués, généralement selon quatre critères :



Pour agir en fonction des émissions, on peut appliquer le principe pollueur-payeur, ou aider les pollueurs à moins polluer.

Pour faire payer les pollueurs, la taxation des émissions de CO₂ est à la fois un outil efficace et jugé plus juste par les Français pour financer la transition que bien d'autres principes. En France la tarification du carbone est très différente entre ménages, les administrations et les entreprises, entre les différents secteurs et parfois même au sein des secteurs. Elle reste aujourd'hui insuffisante pour permettre à elle seule d'atteindre les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone. Il faut donner un prix suffisant au carbone, implicite ou explicite, pour évincer les énergies fossiles du mix français.

Accompagner les pollueurs vers le changement implique d'anticiper et de suivre les mutations économiques du point de vue de l'emploi, qu'elles soient négatives (fermeture d'une centrale à charbon) ou positives (accroissement de la rénovation énergétique des bâtiments). Les mutations économiques et les besoins en compétence autour des emplois verts doivent être identifiés, anticipés et intégrés aux politiques d'emplois.



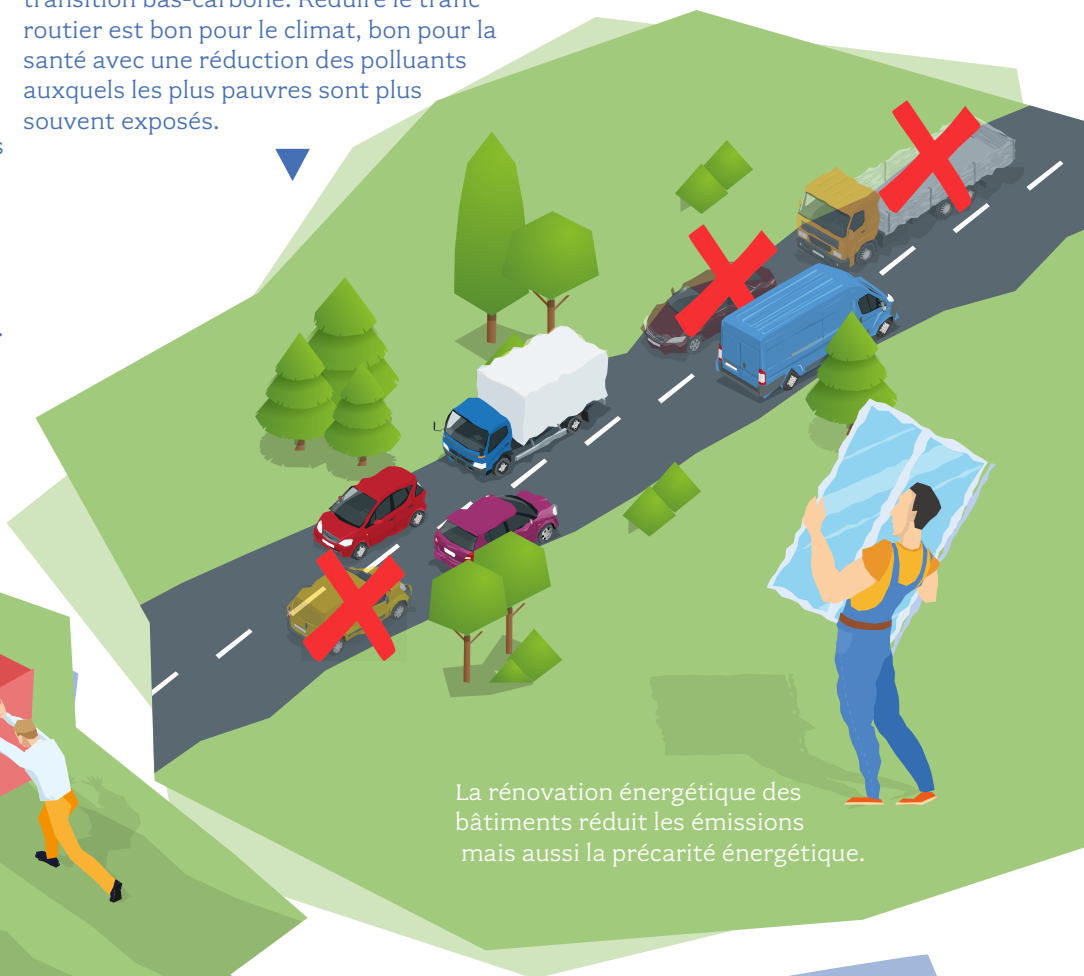
LA TRANSITION JUSTE, QU'EST-CE-QUE C'EST ?

Agir en fonction des vulnérabilités : qui doit changer ?

La transition bas-carbone n'a ni la vocation ni la capacité de répondre à toutes les questions d'inégalités et de justice, mais elle doit les prendre en compte. Ignorer les vulnérabilités face au changement climatique n'est pas équitable. Ce peut aussi être inefficace compte tenu des contraintes qui pèsent sur les populations et les entreprises. Les inégalités (revenu, âge, genre, etc.) accroissent l'exposition aux risques climatiques. En retour, le changement climatique crée de nouvelles inégalités : réduire l'ampleur du changement climatique, c'est réduire les inégalités futures.

- Il existe de nombreux co-bénéfices à la transition bas-carbone. Réduire le trafic routier est bon pour le climat, bon pour la santé avec une réduction des polluants auxquels les plus pauvres sont plus souvent exposés.

- Certaines politiques climatiques peuvent induire ou renforcer des inégalités, notamment en pesant plus sur des budgets déjà contraints : normes sur les véhicules, mais aussi taxe carbone ou taxe aux frontières. Ces tensions ont été illustrées par la question de la taxe carbone en France, qui n'est toujours pas résolue. De manière générale, la transition juste sera facilitée par l'existence d'une protection sociale large des individus et des ménages, qui réduira leur vulnérabilité face aux imprévus.

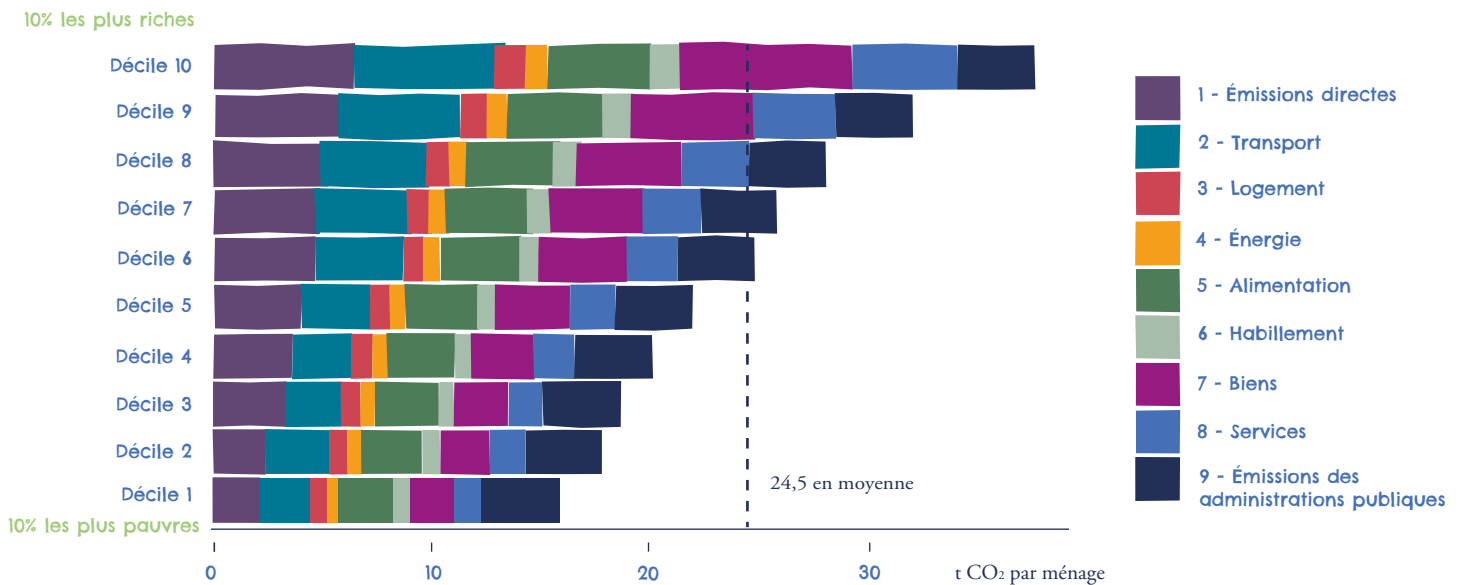


- Il faut s'interroger sur le contenu carbone des modes de vie, alors qu'au niveau mondial les 10 % les plus riches émettent 40 % des émissions et que les 40 % les plus pauvres émettent 8 % des émissions. Le changement des modes de vie vers plus de sobriété doit prendre en compte les contraintes sociales et matérielles : on n'a pas toujours le choix. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les efforts individuels sont indispensables mais largement insuffisants pour atteindre la neutralité carbone.



- La transition juste implique de compenser les dommages des impacts du changement climatique (événements extrêmes, recul du littoral, mouvement des sols), par le public et par le privé, et aide les acteurs économiques à prévoir, éviter ou s'adapter.

Empreinte carbone par ménage, décomposée par source et produit selon les déciles de niveau de vie



Source : Malliet *et al.* (2020) d'après EXIOBASE 3, INSEE BdF 2011 et SDES-CGDD - <http://carbonconsumptionsurvey.eu/>

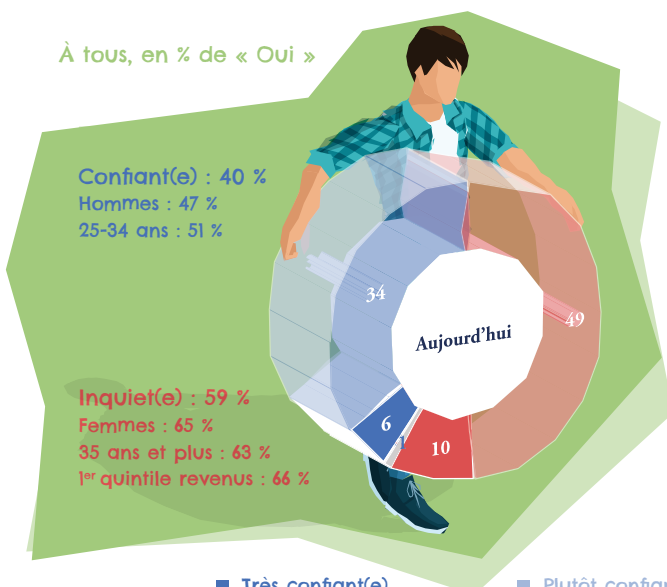
La transition juste, un enjeu démocratique

Les Françaises et Français pensent (à 91 %) qu'il est urgent d'agir en matière climatique et sont majoritairement inquiets quant à ses impacts. Mais la défiance générale et croissante envers le monde politique, économique, syndical, médiatique, religieux, touche aussi l'action climatique et rend plus difficile d'opérer des changements structurels d'ampleur. Il faut donc restaurer la capacité à agir collective puisque les actions individuelles ne suffiront pas.

Il existe une attente forte que les citoyens soient associés aux prises de décision concernant la transition climatique. Les différentes formes démocratiques, représentatives, participative ou directe gagnent à s'enrichir mutuellement sans se substituer l'une à l'autre, alors que le gouvernement reste l'arbitre en cas de désaccord. L'État reste le garant de la mise en œuvre des politiques publiques et de leur équité. Au vu de l'urgence, l'absence de consensus ne peut être un prétexte à l'inaction climatique. Les compromis seront d'autant plus difficiles que les décisions à prendre seront tardives et impliqueront donc des changements, voulus ou subis, plus profonds et plus rapides.

Êtes-vous confiant(e) ou inquiet(e) concernant les effets du changement climatique sur votre vie... ?

À tous, en % de « Oui »



■ Très confiant(e) ■ Plutôt confiant(e) ■ Plutôt inquiet(e) ■ Très inquiet(e) ■ Ne se prononce pas

Source : Harris Interactive pour le Haut Conseil pour le Climat, « Les Français et la transition climatique », mai 2020

HCC, KÉZAKO ?



Le Haut conseil pour le climat est un organisme indépendant. Il comporte jusqu'à 13 membres : des experts de la science du climat, de l'économie, de la sociologie de la géographie, de l'agronomie ou de la transition énergétique.

Le HCC est chargé d'émettre des avis et des recommandations sur l'action publique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France. Il publie au moins un rapport annuel sur ce sujet, qu'il remet au Premier ministre. Six mois plus tard, le gouvernement doit présenter sa réponse au Parlement et au Conseil économique, social et environnemental.

NOS PUBLICATIONS

En 2019, le HCC a publié son premier Rapport annuel Neutralité carbone en juin, ainsi que sa version grand public en septembre. En décembre, un rapport sur l'évaluation des lois en regard du climat a été rendu public, ainsi qu'une lettre sur le Pacte productif.

En 2020, la pandémie de la COVID-19 a suscité au printemps la publication d'un rapport spécial sur le climat et la santé - « Mieux prévenir, mieux guérir ». Après le deuxième Rapport annuel Neutralité carbone paru en juillet 2020 dont voici la version grand public, le HCC publiera à l'automne un rapport sur les émissions importées puis un rapport sur la rénovation énergétique des bâtiments.

Il tournera ensuite son attention vers les enjeux de l'agriculture, des forêts et des puits de carbone, ainsi que ceux des transports, avec des publications attendues en 2021.

Toutes les publications sont disponibles sur le site internet du Haut conseil :
<https://www.hautconseilclimat.fr/publications/>

Suivez nous sur :
@hc_climat
www.hautconseilclimat.fr

