MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER

Liberté
Égalité
Fraternité

Code concours : 2024-TSPDD-99-IntExt
Code épreuve : NOTE

CONCOURS INTERNE ET EXTERNE
DE TECHNICIENS SUPERIEURS PRINCIPAUX
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
SESSION 2024

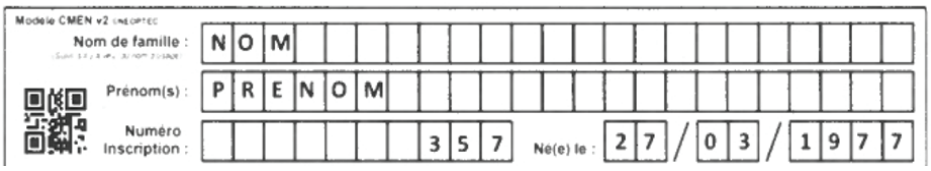
Toutes spécialités

Épreuve n°1 : Rédaction d'une note			
Durée : 3h00	Coefficient : 2	Dossier documentaire : 25 pages	Dossier complet : 27 pages

L'épreuve n°1 consiste, à partir d'un dossier documentaire de vingt-cinq pages maximum, en la rédaction d'une note. Cette épreuve est destinée à apprécier la capacité de compréhension d'un problème, les qualités d'analyse, de rédaction et l'aptitude du candidat à proposer des solutions démontrant son savoir-faire professionnel. Le dossier comporte également une présentation détaillée des attentes du jury.

Toute note strictement inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET



- Le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition doit être rempli en totalité (**code concours, code épreuve, spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation**).
- **L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire, de tout autre document est interdit**.
- **Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie**.
- **Les copies devront être correctement paginées**. Pagination d'une copie double sur 4 (1/4, 2/4, …), deux copies doubles sur 8 (1/8, 2/8, …), etc.
- **Aucun signe distinctif ne doit apparaître dans la copie** : nom ou nom fictif, signature, paraphe et symboles sont interdits.
- **Seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé (feutre et stylo friction sont interdits). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif, est proscrite.**
- **Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé** (une telle utilisation empêcherait la correction de la copie). **Toute correction se fait par rature**, de préférence à la règle.
- **Les feuilles de brouillon, ou tout autre document, ne sont pas considérées comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction**. Ils ne doivent pas être joints à la copie.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.

Rédaction d'une note

Sujet

Face au défi majeur que constitue le dérèglement climatique, l'État a souhaité impulser pour la France une initiative à vocation interministérielle et structurante : la planification écologique via l'instauration d'un Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE).

Les transports sont un des axes majeurs de ce plan. En effet, il s'agit d'un domaine particulièrement émetteur de gaz à effet de serre et sur lequel les politiques publiques peuvent avoir un impact non négligeable.

À l'aide des documents joints et de vos connaissances personnelles, vous rédigerez une note synthétique (de 5 pages maximum) présentant un bref rappel du contexte en introduction puis, dans un premier temps, les principales mesures du volet « transports » de la planification écologique et dans un second temps les limites de leur mise en place. Enfin, en guise de conclusion de votre raisonnement vous pourrez apporter des pistes de réponse aux critiques et limites évoquées précédemment.

Liste des documents

DOCUMENT 1 (8 pages)	Discours d'Emmanuel Macron, président de la République, en date du 25 septembre 2023.	Pages 3 à 10
DOCUMENT 2 (11 pages)	Extrait d'un document préparatoire du projet de loi de finances 2024 : « Mieux se déplacer : mettre en œuvre la planification écologique dans les transports »	Pages 11 à 21
DOCUMENT 3 (4 pages)	Article : « Pour le transport aérien ou routier en France, la baisse d'émissions de CO2 est mal engagée » lemonde.fr Publié le 30 septembre 2023	Pages 22 à 25
DOCUMENT 4 (2 pages)	Article : « Planification écologique : la méthode suscite l'inquiétude des sénateurs » Publicsenat.fr Publié le 25 septembre 2023	Pages 26 à 27

Document 1 : Déclaration de M. Emmanuel Macron, Président de la République, sur la planification écologique, à Paris le 25 septembre 2023.

Circonstance : Conclusion du Conseil de planification écologique.

Texte intégral

Je tiens à remercier Madame la Première ministre et l'ensemble des ministres qui ont été présents pour ce Conseil de planification écologique.

L'objectif qui est le nôtre, dont nous avons débattu pendant 2h30 et qui était l'objet du travail du Gouvernement depuis maintenant 14 mois, c'est de bâtir une écologie à la française, qui répond à un triple défi, qui n'est pas que le nôtre mais celui de la planète. Celui du dérèglement climatique et de ses conséquences, celui d'un effondrement de notre biodiversité et celui de ce que je qualifiais il y a un petit peu plus d'un an de “fin de l'abondance” et au fond de la rareté de nos ressources, qu'il s'agisse de l'eau, des matériaux et terres rares, etc.

Pour cela, nous avons bâti une stratégie de baisse des émissions de CO2 et d'adaptation visant également à renforcer notre souveraineté, et donc réduire nos dépendances, compatible avec notre objectif de réindustrialisation et de plein emploi, et qui vise également à accompagner à la fois les territoires et les personnes qui sont les plus fragiles et donc de bâtir un chemin de transition juste.

J'avais pris durant la campagne présidentielle un engagement : que la Première ministre soit en charge de la planification écologique, qu'elle ait auprès d'elle un secrétariat général de la transition, ce qui a été fait dès le début de ce quinquennat, et que deux ministres soient principalement chargés de ces dossiers, un ministre en charge de la transition écologique, environnementale et des territoires, et une ministre en charge de la transition énergétique. Ces engagements ont été tenus et la planification, qui a été validée aujourd'hui, est le fruit de 14 mois à la fois de travaux, de concertations, dans le cadre des Conseils nationaux de la refondation qui ont été largement débattus.

Le plan d'aujourd'hui ainsi validé décline plusieurs dizaines d'actions qui vont nous permettre de réduire nos émissions de CO2. Il sera complété par une stratégie biodiversité qui sera présentée en octobre et un plan d'adaptation qui sera présenté en décembre. Et c'est en quelque sorte dans ce triptyque que nous ferons avancer le pays.

Ce plan, je veux ici le dire, s'inscrit d'abord sur un bilan, et c'est ce qui fait notre crédibilité. Nous avons ces dernières années commencé le travail pour la biodiversité en luttant contre l'artificialisation des sols, en protégeant nos forêts, en abandonnant aussi des grands projets, de la Montagne d'or en Guyane à Europa City en région parisienne.

On a renforcé aussi une politique de souveraineté écologique ces dernières années. Pour les voitures, nous avons une stratégie batterie qui nous permet d'avoir 4 grandes usines de batteries, en particulier dans les Hauts-de-France, qui sont le fruit de ce travail. Nous avons développé une stratégie claire sur l'aérien avec l'interdiction des vols domestiques dès qu'il y a une alternative en train, relancé les petites lignes, les trains de nuit en lien avec nos régions, relancé le chantier à la fois de la régénération de notre réseau ferroviaire avec les réformes et les réinvestissements, et des lignes à grande vitesse partout où elles étaient adaptées.

Donc c'est sur cette base, et je ne veux pas être trop long sur le bilan, mais c'est tout ce bilan qui nous permet d'avoir d'abord des résultats : nous avons durant les cinq dernières années réduit nos émissions de CO2 deux fois plus vite qu'auparavant. Et là où on les réduisait d'environ 1% par an, on les a réduites de 2% par an entre 2017 et 2022. Pour que nos compatriotes mesurent l'effort qui est demandé, au fond si on prend l'effort total depuis 1990, on a fait la moitié du chemin. C'est l'autre moitié qui nous reste pour atteindre la réduction de 55% des émissions de CO2 à horizon 2030.

C'est donc un chemin qui est atteignable, il suppose d'aller 2,5 fois plus vite sur les 5 années à venir.
Et donc là où on a ces 5 dernières années baissé de 2% par an les émissions, de réussir à baisser sur la période 2022-2030 de 5% par an ces émissions. Et de le faire par une stratégie qui correspond à la philosophie d'ensemble qui a toujours été la nôtre, qui est une politique de sobriété mesurée – ce qu'on a fait sur l'eau, ce qu'on a fait sur l'énergie ces derniers mois – où les efforts sont partagés. Une politique d'innovation, où on investit là aussi sur l'innovation technologique c'est ce que porte la mission France 2030 et chacun des ministères ; et une politique de transformation de tous les comportements, ceux du consommateur par entre autres l'étiquetage, la responsabilisation, ceux des producteurs, ceux des financeurs, qu'ils soient publics ou privés avec les mécanismes d'éco-conditionnalité. Donc c'est cet ensemble que nous allons continuer de décliner.

Au fond, cette écologie française, pour moi, repose sur quelques principes simples que je veux ici détailler pour conclure notre propos et le plan d'action qui tient en quelques dizaines de pages et est beaucoup plus ambitieux que je ne saurais ici y revenir en détail.

D'abord, j'insiste sur ce point : c'est une écologie qui est basée sur la science et sur les résultats objectifs. Tout ce qui est présenté dans ce plan repose sur les études du GIEC, sur tout ce que je viens d'évoquer du premier quinquennat, et donc des éléments élaborés, documentés par nos scientifiques. C'est pour ça que ça n'est ni une écologie du déni, ni une écologie de la cure qui serait incompatible avec la tenue d'un modèle productif et social qui est le nôtre. Ensuite, c'est une écologie souveraine. Et j'insiste sur ce point. Et notre souveraineté est en effet renforcée par la décarbonation. En effet, au fond, toute cette stratégie va nous permettre de réduire notre dépendance à ce qu'on appelle les énergies fossiles, essentiellement le charbon, le pétrole, le gaz ; énergie que d'ailleurs nous ne produisons pas, dont nous dépendons. Les études ont très bien montré, et elles ont conforté cette stratégie, qu'on va passer au fond de 60% d'énergie fossile à 40% en raison de 2030 grâce à cette stratégie.

On va réduire notre dépendance avec pour moi, un objectif qui est absolument fondamental dans cette décarbonation, c'est la sortie du charbon. Je pense que la priorité que nous nous sommes donnée pour le pays et que nous allons porter à l'Europe et à l'international, c'est sous ce mandat, et donc d'ici au 1er janvier 2027, d'être totalement sortis du charbon pour la production de notre électricité. Et c'est cette sortie du charbon qu'il faut porter en Européens et pour le monde et qui correspond là encore aux objectifs que nous fixe le GIEC, qui fixe la barre de 2030 pour sortir du charbon. La France sera en avance sur ce rendez-vous grâce à cette stratégie.

L'écologie souveraine, c'est aussi celle que nous avons déployée à travers la stratégie dite de Belfort, c'est-à-dire notre triptyque : sobriété et efficacité énergétique, déploiement des ENR, des énergies renouvelables, et nucléaire. Donc, sur ce volet-là, la stratégie que nous avons validée aujourd'hui, s'appuyant là aussi sur ce

que nous avons consolidé, permettra de mettre en consultation notre politique pluriannuelle de l'énergie dès octobre, d'avoir réunion politique en octobre et novembre sur le déploiement de l'éolien en mer, qui permettra de lancer le débat public sur l'éolien en mer et qui nous permettra de tenir l'objectif des appels d'offres sur l'éolien en mer à horizon fin 2024, ce qui est absolument clé, et d'avoir une loi sur la production d'énergie pour le mois de décembre. C'est ainsi que nous consoliderons le renforcement de notre souveraineté, cette décarbonation de notre production d'énergie.

Tout ça s'accompagne aussi de notre stratégie européenne, parce que cette écologie souveraine, c'est celle que nous portons en Europe avec la taxe carbone aux frontières, c'est celle aussi qui nous a conduits, et je vais y revenir dans un instant, à développer des filières industrielles sur notre sol et à avoir une stratégie du made in Europe.

Deuxième élément justement, c'est une écologie qui crée de la valeur économique et qui s'appuie sur une stratégie industrielle. C'est ça qu'il y a derrière ce plan et sur lequel il faut ici insister. Au fond, notre dépendance aux énergies fossiles, ça nous coûte 120 milliards par an. Et nos compatriotes doivent l'avoir en tête, c'est le prix de notre dépendance. Ce qu'on veut progressivement faire, c'est pouvoir le réinvestir, ce qui va nous améliorer la balance commerciale, moins dépendre et éviter d'ailleurs ensuite, quand il y a des déséquilibres des cours mondiaux, de devoir les compenser comme on est en train de le faire aujourd'hui sur les carburants ou sur d'autres éléments qu'on importe sur lesquels nous sommes totalement dépendants. C'est aussi pour ça que c'est la bonne stratégie économique et de pouvoir d'achat dans la durée, cette stratégie de décarbonation et cette stratégie écologique que nous portons.

Alors en matière justement d'une écologie qui crée de la valeur économique, on a lancé il y a un an la décarbonation des 50 grands sites industriels les plus émetteurs. Ils ont été reçus à l'Élysée il y a un an. Tous ont désormais un plan usine par usine qui permet d'atteindre la réduction d'émissions à hauteur 2030 de 45 %. Ces plans seront signés fin octobre-début novembre, pour la totalité d'entre eux, ce qui nous permettra de tenir l'objectif. Tout ça a été fait grâce à l'effort collectif, un investissement massif de l'État pour changer les modes de production et décarboner. Et nous allons ensuite l'étendre à nos petites et moyennes entreprises et nos entreprises de taille intermédiaire.

Ensuite, on va accélérer sur la partie industrielle avec deux grands chantiers qui s'ouvrent devant nous. D'abord, un grand inventaire de ressources minières qui sont nécessaires à la transition écologique, parce qu'on doit disposer d'une carte précise des ressources en matière de lithium, de cobalt qui se trouvent sur notre territoire pour sécuriser cette souveraineté de nos matières premières. C'est là où la rareté est en quelque sorte jumelle de la décarbonation. Et nous devons aussi regarder précisément les gisements d'hydrogène naturel qui pourraient jouer un rôle majeur pour produire cette énergie du futur.

Et puis, le deuxième chantier sur lequel on va accélérer en matière d'industrie, c'est celui des technologies de rupture, en particulier hydrogène et capture et séquestration de carbone. Et sur ce dernier sujet, une consultation est en cours et à l'issue, il faut que nous soyons capables de développer au moins un site en France, là aussi pour réduire notre dépendance à l'extérieur.

Et enfin, l'industrie et ses filières, mais aussi la recherche, ce sont les laboratoires à solutions pour cet immense défi. Et c'est ce qui est au cœur de la loi pluriannuelle de l'enseignement supérieur et de la recherche et de la mission France 2030 qui vont se concentrer sur ces enjeux.

Je vais insister sur quelques autres grandes filières industrielles et de transformation économique, sur cette écologie créatrice de valeur, c'est la question des transports. C'est une question d'aménagement du territoire, d'égalité de nos territoires, mais également là aussi de filières, parce qu'on a des grands acteurs industriels très forts en la matière. Nous avons lancé là aussi il y a un an une ambition, c'est de développer ces RER métropolitains pour favoriser le transfert justement de la voiture individuelle vers du transport collectif moins émetteur. C'est un chantier à la fois d'aménagement du territoire, mais également un chantier industriel. Au total, il représentera 10 milliards d'euros. Il va faire travailler les industriels français massivement et donc on a retenu 13 projets, là aussi, notre objectif est dépassé. Il y a plusieurs autres projets moins mûrs, qui sont, si je puis dire, dans la file d'attente. Et donc ces RER métropolitains, nous engageons dès aujourd'hui 700 millions d'euros de l'État pour accompagner les projets et ils donneront lieu à une planification.

On aura donc dès octobre la signature des contrats de plan État-Région, le déploiement des financements sur ces 13 premiers projets en même temps que le plan ferroviaire. Tout ça est extrêmement cohérent et ça permettra de lancer là aussi des projets pour notre industrie ferroviaire et les emplois qui vont avec. L'autre grand sujet sur les transports, c'est évidemment la voiture électrique. Là-dessus, je le disais, nous avons beaucoup avancé. Nous avons structuré d'abord des volumes. On aura au moins 1 million de voitures électriques produites d'ici 2027 sur le sol de France, nous aurons aussi ouvert les 4 grandes usines de production de batteries électriques de Dunkerque à Douai, dans cette vallée de la batterie qui nous permettra, là aussi, d'être exportateur de batteries électriques à horizon 2027. Et nous continuons donc d'accroître l'investissement en la matière.

De la même manière, cette écologie créatrice de valeur économique, c'est celle que nous voulons pour le logement. Là aussi, je l'ai évoqué hier en parlant aux Françaises et aux Français, là où nous aurions pu, comme certains autres, interdire totalement les chaudières à gaz, nous avons décidé, parce que nous sommes une grande nation de production de chaudières à gaz, d'être plutôt sur une politique d'incitation. Nous avons décidé d'encourager nos compatriotes, sans interdiction mais en les incitant à changer plus vite, à développer une filière industrielle de production de pompes à chaleur qui est un formidable levier de substitution, qui est beaucoup moins consommateur et émetteur. Nous avons décidé de tripler la production de pompes à chaleur d'ici à 2027 et d'arriver donc à produire 1 million de pompes à chaleur sur notre territoire et de former en parallèle 30 000 installateurs. Cet objectif nous permettra de tenir, là aussi, nos chiffres de réduction d'émissions, mais nous permettra de créer et de développer véritablement toutes ces filières. Et donc, vous le voyez, sur l'ensemble de ce spectre, on a véritablement une écologie qui crée de la valeur économique.

Je pourrais vous parler aussi de la stratégie agricole qui est la nôtre, de la stratégie forêt, biomasse etc. C'est ce qu'il y a dans ce plan.

L'autre élément de principe, c'est que nous voulons une écologie compétitive et c'est un point clé. Si nous voulons être souverains, si nous voulons créer de la valeur économique, eh bien, on doit avoir des solutions décarbonées qui sont pleinement compétitives. D'abord, c'est cohérent avec la stratégie économique qui est la nôtre, celle que nous déployons à travers le programme qui nous permet aujourd'hui d'être le pays le plus attractif d'Europe et nous allons continuer de le faire. À cet égard, le projet de loi qui sera bientôt mis en œuvre pour l'industrie verte va nous permettre de garder cette compétitivité en baissant le coût d'investissement pour les grands industriels comme pour nos agriculteurs, et en favorisant l'industrie verte

de manière compétitive pour, en particulier, tenir face à la Chine et aux États-Unis. C'est cette compétitivité qui nous pousse aussi à avoir une politique européenne qui doit investir davantage pour gagner la bataille européenne en matière de compétitivité. Et surtout, il y a un point très important qui est au cœur de ce projet et que nous annoncerons en octobre, c'est de reprendre le contrôle du prix de notre électricité. Il n'y a pas d'écologie qui soit compétitive si on a un prix de l'électricité dont on ne reprend pas le contrôle et qui, en quelque sorte, ne nous permet pas d'être soutenable à la fois pour nos entreprises et pour nos ménages. Parce que nous avons nationalisé Electricité De France, parce que nous avons une chance qui est notre base installée nucléaire, parce que nous avons cette stratégie de Belfort que j'évoquais, nous pourrons en octobre véritablement annoncer les prix de l'électricité qui sont compatibles avec cette compétitivité et qui vont donner de la visibilité à la fois aux ménages et à nos industriels et avoir des prix qui nous mettent dans une situation tout à fait favorable et compétitive au niveau européen. Nous allons reprendre d'ici la fin de l'année le contrôle sur les prix de notre électricité au niveau français et européen.

Ensuite, nous voulons une écologie planifiée, donc c'est l'objet même de ce plan présenté et validé aujourd'hui et financé, financé d'abord au niveau de l'État. Là où nous investissons aujourd'hui 33 milliards en 2023, nous allons passer à 40 milliards d'euros d'investissements et donc faire plus 7 dès 2024. Nous avons une trajectoire pluriannuelle qui est inscrite dans nos textes et qui est consolidée avec une méthodologie de budget vert qui est validée, qui correspond aux critères de l'OCDE et qui est maintenant la norme. Notre objectif va être dans les prochaines semaines de consolider notre trajectoire pluriannuelle, de mieux mobiliser d'autres acteurs publics, en particulier la Caisse des dépôts et Consignations, de développer une méthodologie commune avec les collectivités territoriales pour qu'elles se dotent aussi de budgets verts avec des critères homogènes et de pouvoir avoir une stratégie toutes administrations publiques cohérentes avec ce financement.

Ensuite, on doit avoir une politique européenne cohérente avec cette approche. C'est pourquoi l'un des combats que nous mènerons dans les prochains mois sera d'avoir un pacte de stabilité cohérent avec cette approche. L'Europe doit plus l'investir dans la transition écologique et il ne peut pas y avoir une transition écologique européenne et une vraie stratégie européenne de décarbonation s'il n'y a que de la réglementation et pas d'investissements. Et donc, la France se battra pour avoir une stratégie d'investissement massif pour l'ensemble de nos territoires. Et puis enfin, il nous faut avoir des meilleures incitations pour le secteur privé. Et donc au cœur de cette écologie planifiée et financée, il y a tout un travail qu'on va mener sur les crédits carbone et leur sincérisation - aujourd'hui ils ne fonctionnent pas parce qu'ils sont trop faibles - et la mise en place aussi de crédits biodiversité sur lesquels nous ferons un point d'étape à la fin de l'année.

Ensuite, nous voulons une écologie accessible et juste, c'est-à-dire une écologie qui ne laisse personne sans solutions. C'est d'ailleurs le cœur de notre investissement et de l'investissement de la nation. C'est d'accompagner ceux qui sont le plus loin. Permettre l'accès, c'est permettre en particulier de mettre en place des mécanismes très innovants, nous serons les premiers à le faire en Europe, par exemple, pour les véhicules électriques. C'est pourquoi, dès le mois de novembre, nous serons en situation justement de révéler ce dispositif de leasing à 100 euros pour les premiers modèles de véhicules électriques.

Ce ne sera pour l'année 2024 que quelques dizaines de milliers de modèles, mais ce sera l'ouverture de ce guichet. Pourquoi ? Parce que d'abord, nous voulons qu'il soit juste, bien ciblé. Et ensuite, nous voulons qu'il permette l'accès à des véhicules électriques qui sont produits en Europe pour éviter que nous ayons une

politique d'accès qui, en quelque sorte, viendrait contredire notre politique industrielle. Mais donc nous allons mettre en place des dispositifs pour rendre accessible le véhicule électrique.

De la même manière, la rénovation thermique des bâtiments doit doubler d'une politique de justice et d'accessibilité. Il nous faudra donc accompagner les ménages qui sont les plus modestes. Au-delà de ce que nous avons commencé à faire avec MaPrimeRénov', nous sommes en train de continuer sa réforme et sa transformation. Et ce, avec une stratégie qui va se lancer dans le logement social, dès octobre, avec la finalisation de l'ensemble de nos mécanismes d'accompagnement pour la rénovation des logements en novembre, qui va nous permettre de mieux accompagner les ménages les plus modestes mais aussi les familles moyennes tout en accompagnant là aussi les bailleurs sociaux et les acteurs les plus structurants pour pouvoir rénover plus rapidement le parc, avec là aussi une exemplarité du côté de l'État. Nous allons donc accélérer nos investissements pour la rénovation thermique de nos propres logements. Quand je parle d'une écologie accessible et juste, c'est évidemment aussi le travail que nous devons faire pour accompagner nos agriculteurs. Avoir une écologie accessible, c'est ne jamais laisser des agriculteurs sans solution. C'est la politique que nous avons retenue pour le glyphosate, celle de toujours chercher le bon point d'équilibre. Néanmoins, en France, nous allons baisser de 30%, ce qui est unique en Europe, notre dépendance. Nous ne laisserons jamais d'agriculteurs sans solutions et sans impasse. Ça se fera donc par une stratégie d'investissement dans la recherche d'investissements, dans l'accompagnement, sans surtransposition, et en veillant à ce qu'il n'y ait pas justement de différences entre pays européens pour ne jamais nous placer dans la situation de perdre là aussi notre compétitivité.

Et puis, cette écologie accessible et juste, elle passe là aussi par la cohérence au niveau européen international, les clauses miroirs que nous défendons à l'international et qui protègent nos industriels et nos agriculteurs. La taxe carbone aux frontières, qui est un mécanisme absolument essentiel pour de la justice et de la loyauté à l'égard de nos producteurs.

Mais plus largement, quand on parle de justice, je veux ici souligner que beaucoup des transformations que nous sommes en train de faire, portent en elles-mêmes des éléments de justice parce qu'elles sont nécessaires pour les plus modestes d'entre nous. Réduire les émissions, c'est réduire la pollution dans nos villes, c'est avoir une politique de prévention pour lutter contre la bronchiolite ou la détresse respiratoire qui touchent souvent les plus vulnérables d'entre nous, et les personnes âgées comme les femmes enceintes ou les enfants des milieux les plus modestes. C'est de la véritable justice.

Ensuite, nous voulons une écologie qui protège les Français et la nature. C'est la mission qui nous est donnée. C'est aussi pour ça que je crois que l'écologie a quelque chose de régalien à cet égard.

Et ce qui est au cœur de la stratégie d'ensemble qui est la nôtre. Travailler avec les agriculteurs pour leur permettre d'avoir par l'écologie une réponse à la baisse des rendements par l'agrivoltaïsme, la biomasse, les carburants durables qui sont des mécanismes de revenus complémentaires mais qui vont permettre justement de protéger leurs revenus. Travailler avec les forestiers pour leur permettre, là aussi, de protéger, reconstituer la forêt et qui viendront compléter la stratégie forestière qui est la nôtre à la fois de protection et de plantation d'un milliard d'arbres nouveaux d'ici 2030. Travailler avec nos Outre-mer, qui concentre l'essentiel de notre biodiversité pour avoir cette stratégie que nous déploierons en octobre. Travailler pour, au fond, protéger notre nature et nos paysages, ce qui montre que notre écologie est aussi une stratégie de préservation de notre cadre de vie, de notre richesse de biodiversité et au fond, de nos paysages qui

constituent l'identité profonde de la France. Ensuite, nous voulons une écologie qui soit territorialisée. La stratégie qui a été présentée aujourd'hui est détaillée point à point, est une stratégie qui est le fruit d'un très gros travail d'une concertation qui a associé toutes les parties prenantes. La Première ministre et le ministre en charge de la Transition lanceront un débat au mois d'octobre, sur le terrain, dans chaque région. Notre objectif est maintenant que ces objectifs nationaux soient partagés au niveau des territoires et qu'ils soient déclinés avec, au fond, des objectifs qui sont eux intangibles et une liberté qui est donnée sur les moyens et le chemin des indicateurs et des responsabilités clairement établies. Ceci, pour que nous puissions distinguer, si je puis m'exprimer ainsi, ceux qui sont engagés ont des résultats de ceux qui, en quelque sorte, décident de ne pas jouer le jeu, et pour que ce soit clair pour l'ensemble de nos compatriotes. Et donc nous allons mettre en place des budgets verts territoriaux, des vraies libertés d'action, mais en même temps des objectifs clairs et des responsabilités partagées au niveau des territoires. La maille est régionale, mais c'est au fond chaque bassin de vie qui sera responsabilisé et donc nos communes auront un rôle très important à jouer. Nos intercommunalités d'agglomération et évidemment les départements seront insérés dans ce jeu avec un accompagnement en matière d'ingénierie territoriale pour que les bonnes réponses soient apportées sur le terrain.

Enfin, c'est une écologie que nous portons partout dans le monde. Nous sommes le premier pays à nous doter d'une stratégie nationale. Mais elle correspond point à point à ce que nous portons à l'international. La sortie du charbon avant 2030, la décarbonation industrielle, la stratégie d'investissement, la stratégie biodiversité reposant sur la protection et le renforcement de nos forêts et la protection de nos océans, c'est une stratégie que nous portons au cœur de l'Europe et à l'international, que nous avons encore défendue et qui est au cœur du Pacte de Paris pour les peuples et la planète.

C'est cette cohérence qui, je crois, nous donne beaucoup de force et c'est l'ensemble de ces points qui structurent cette écologie à la française que j'évoquais. Qui ne décide pas de rouvrir des centrales à charbon. Qui décide de ne pas abandonner ses objectifs, même quand c'est difficile, mais qui sait concilier une ambition climatique avec plus de souveraineté, avec une stratégie industrielle, avec la création d'emplois à travers les principes que je viens d'évoquer.

Je souhaite que l'ensemble des formations politiques qui concourent à la vie de la nation, lorsqu'elles condamnent parfois trop vite le nucléaire, se rendent compte que tous les scientifiques nous disent qu'il n'y a pas une stratégie qui existe sans le nucléaire. Que ceux qui nous expliquent qu'au fond, la taxe carbone aux frontières ne serait pas une bonne chose, quand ils refusent de la voter à l'Europe, se rangent à notre solution parce qu'il n'y a pas de politique loyale sans une taxe carbone aux frontières pour nos Européens et que sur chacun des points que je viens d'évoquer, nous puissions bâtir le maximum de concorde.

J'ai compris que c'était ce qui ressortait des consultations politiques que la Première ministre avait tenu à l'exception d'une formation politique qui a fait le choix de ne pas s'y rendre pour des raisons qui m'ont encore échappé. Mais je ne peux pas imaginer que ce ne soit par désintérêt, c'était sans doute par oubli.

En tout cas, sur tous ces sujets, je veux remercier Madame la Première ministre, les ministres en charge, le secrétariat général à la transition écologique. Très bon travail, on le voit. Les prochaines semaines seront marquées par la déclinaison de tout ce que nous nous sommes dit, par des investissements nouveaux, par des actions que nous allons conduire et par cette territorialisation absolument essentielle ; et sur le plan

international, par des rendez-vous européens-internationaux qui iront jusqu'à la COP 28 en fin d'année dans laquelle nous porterons chacun de ces objectifs.

Je vous félicite en tout cas pour le travail conduit.

Nous avons maintenant la mise en œuvre qui ne sera pas plus simple, mais dans laquelle il va nous falloir associer toutes les forces vives et partager les responsabilités. Je compte sur vous pour cela et je vous remercie de tout le travail qui a été mené.

Merci à vous. Merci beaucoup, Messieurs, Dames.

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

FRANCE NATION VERTE
Agir · Mobiliser · Accélérer

PROJET DE LOI
de finances 2024

Mieux se déplacer :
mettre en œuvre la planification écologique dans les transports

ÉDITO
du ministre

Clément Beaune
Ministre chargé des Transports

Ce budget est plus que jamais celui de l'écologie, de la décarbonation et de l'innovation. En la matière, notre ambition et notre doctrine sont claires. D'abord, **l'investissement.** C'est par le progrès que l'on transforme nos vies et nos économies. Vient ensuite la notion de **juste effort.** Chaque nouvelle mesure doit faire l'objet d'un accompagnement social pour ceux qui le nécessitent et faire contribuer plus ceux qui polluent le plus. Oui, nos comportements doivent changer, de manière progressive et juste. Enfin, nous devons réintroduire la notion **d'intérêt collectif autour de grands projets.** Nous ne réussirons pas la transition écologique sans que chacun ne se sente impliqué, partout sur le territoire. Pour ce faire, l'écologie doit être désirable et nous devons porter des projets positifs. C'est dans cette direction que le budget 2024 des transports a été construit.

Ce secteur est aujourd'hui confronté à un double enjeu. D'abord, **l'amélioration de l'offre,** pour permettre à nos concitoyens de se déplacer plus facilement pour accéder à leur travail, aux services publics, à leur famille, aux loisirs. Ensuite, **l'accélération de la transition écologique** alors que le secteur représente 30% de nos émissions de gaz à effet de serre. Ces enjeux nécessitent un accroissement des moyens d'intervention de l'Etat dans le cadre des priorités définies par la Première ministre dans le plan d'avenir pour les transports : renforcer en premier lieu l'investissement dans le ferroviaire, notamment dans le réseau, développer les transports du quotidien et en particulier la priorité portée par le président de la République de services express régionaux métropolitains (SERM), agir sur les usages en incitant au verdissement des voitures ou des camions.

Le budget 2024 des transports répond présent face à ces défis avec une hausse des moyens consacrés aux transports de **1,6 milliard d'euros par rapport à 2023, soit +13%,** alors que le budget 2023 représentait déjà une forte hausse des moyens (+13% par rapport à 2022), dans un contexte de contrainte sur les finances publiques. **Au total, ce sont plus de 13 milliards d'euros qui seront mobilisés en 2024 pour agir sur l'accessibilité et le verdissement des transports.**
Au-delà des grands montants, ce sont des actions concrètes qui bénéficient de ce renforcement massif des moyens depuis 2022. Le soutien aux trains du quotidien, l'investissement dans le réseau ferroviaire et dans les SERM, le soutien au fret ferroviaire, le développement du titre unique, le lancement du *Passe Rail,* le leasing social, la prime à la conversion pour les deux roues, sont autant de projets prioritaires et positifs pour le quotidien de nos concitoyens, qui seront accélérés grâce à cette hausse des crédits.

Le budget 2024 est en outre marqué par la **création d'une recette nouvelle permettant de faire contribuer les grands gestionnaires d'infrastructures de transport** au financement du plan d'avenir. D'un rendement estimé à **600 millions d'euros** par an, cette contribution touchera les secteurs les plus émetteurs, pour renforcer dans les années qui viennent nos investissements dans les infrastructures et la décarbonation de tous les modes de transport. Nous l'assumons, **passer du brun au vert demande un changement de paradigme inédit dans notre action.** Ainsi, ce budget sera aussi celui de la solidarité et de l'efficacité écologiques.

BUDGET 2024

13,3 Md€ pour des transports verts et accessibles à tous

13,3 Md€

c'est le montant total des moyens dédiés aux transports pour l'année 2024.

8 Md€
mobilités vertes
(transports ferroviaire, collectifs, fluvial et vélo)

2 Md€
verdissement de l'aérien et de la route

Près de 2 Md€
modernisation du réseau routier et cohésion territoriale
(lignes aériennes d'aménagement du territoire, réseau routier)

Près d'1 Md€
modernisation de la navigation aérienne

BUDGET 2024

+1,6 Md€ pour des transports verts et accessibles à tous

Un budget en hausse de 1,6 Md€ par rapport à 2023

+700 M€
soutien supplémentaire aux infrastructures
Près de 6 Md€ d'investissement dans les infrastructures en 2024 au total

+200 M€
verdissement des véhicules
Enveloppe totale de 1,5 Md€

+300 M€
renforcement des moyens de régénération du réseau ferroviaire

+400 M€
moyens supplémentaires pour l'exploitation ferroviaire

Budget transports : près de +30% depuis 2022

PRIORITÉS DU BUDGET 2024

Investir dans le train et les transports en commun et faciliter la vie des usagers

Régénération du réseau ferroviaire

+300 M€ pour un montant total d'investissement de plus de **3 Md€**, étape clé pour atteindre l'objectif de +1,5 Md€ par an à la fin du quinquennat.

Trains d'équilibre du territoire et trains du quotidien

Plus de **3 Md€** pour financer les trains d'équilibre du territoire (**Paris-Clermont, Paris-Limoges…**), prendre en charge les redevances d'accès au réseau pour les TER, ouvrir de nouvelles lignes telles que les trains de nuit **Paris-Vienne-Berlin** ou **Paris-Aurillac**.

Fret ferroviaire

400 M€ pour développer les infrastructures et soutenir l'exploitation des services, dans le cadre du plan de soutien de 4 Md€ sur la période 2023-2032.

Passe Rail

Début des discussions avec les Régions pour une mise en œuvre à l'été 2024.

Titre unique

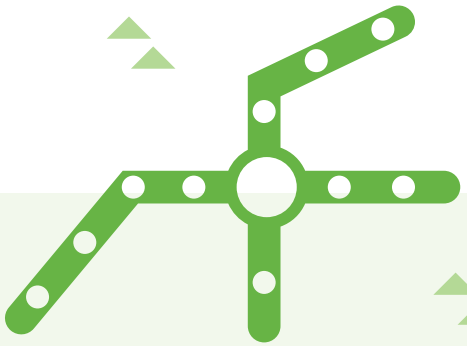
Lancement en 2024 de l'expérimentation avec les collectivités locales.

Services express régionaux métropolitains

800 M€ mobilisés dans le cadre des contrats de plan État-Région. Vote en cours de la proposition de loi portée par le député Jean-Marc Zulesi.

PRIORITÉS DU BUDGET 2024

Priorité à l'investissement dans le réseau ferroviaire



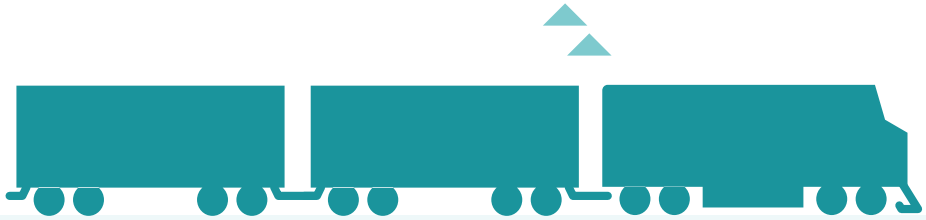
Depuis le **contrat de performance SNCF Réseau** de 2022, un investissement prévu à près de **3 Md€ par an,** contre 2 Md€ en 2012.

En février 2023, annonce par la Première ministre d'un **renforcement très important des moyens** dans le cadre de la nouvelle donne ferroviaire : +1,5 Md€ par an pour la régénération et la modernisation à la fin du quinquennat, **soit 4,5 Md€ par an.**

En 2024, une première marche importante avec +300 M€, soit un **effort total de plus de 3 milliards sur l'année.**

PRIORITÉS DU BUDGET 2024

Fret ferroviaire : mise en œuvre du plan de soutien massif



En mai 2023, un plan de soutien massif et inédit au fret ferroviaire a été annoncé : 4 Md€ d'investissement dans les infrastructures sur la période 2023-2032, dont 2 Md€ apportés par l'Etat. 900 M€ seront apportés par l'Etat d'ici la fin du quinquennat.

En complément, les **aides à l'exploitation** sont également augmentées et pérennisées jusqu'à 2030.

Dans le budget 2024, cela représente un **soutien total de 400 M€** pour le fret ferroviaire.

PRIORITÉS DU BUDGET 2024

Trains du quotidien : une accélération du réinvestissement

Plus de 3 Md€ sont apportés dans le budget 2024 en soutien aux trains du quotidien.

Les choses avancent en 2024 pour plusieurs lignes emblématiques :

> Paris-Clermont : poursuite de la mise en œuvre du plan d'investissement de 1,2 Md€ sur la ligne.

> Paris-Limoges : mise en œuvre du programme de régénération et début en 2024 des travaux de modernisation visant à réduire les temps de parcours.

> Bordeaux-Marseille : achat en 2024 des nouvelles rames.

PRIORITÉS DU BUDGET 2024

Déploiement des services express régionaux métropolitains

Entre 10 et 15 projets de développement de ***RER métropolitains*** seront soutenus par l'État, avec les collectivités locales, pour améliorer les mobilités du quotidien.

L'État est déjà prêt à s'engager à hauteur de **800 M€** pour soutenir ces projets.

La proposition de loi portée par Jean-Marc Zulesi, votée à l'Assemblée nationale en juin dernier, sera finalisée d'ici la fin de l'année.

Dans les 6 mois suivant le vote de la loi, les collectivités sont appelées à présenter un projet de service, accompagné d'un **schéma de financement.**

SECTEUR AÉRIEN

Priorité au verdissement, à la modernisation et à la cohésion territoriale

1,5 Md€

dans le budget 2024, consacrés :

aux **lignes d'aménagement du territoire** pour désenclaver le territoire (Paris-Aurillac, Paris-Castres, ...)

au **développement de l'avion vert** : 300 M€ par an sur la période 2024-2030 et soutien au développement des carburants d'aviation durable

à la **modernisation de la navigation aérienne** et l'investissement dans les systèmes d'information

Nouvelle contribution des secteurs aérien et routier à la transition écologique : 600 M€ chaque année

ROUTE

Un budget tourné vers le verdissement des flottes et le changement d'usages

1,5 Md€ pour :

renforcer les **aides à l'acquisition de véhicules propres** pour les ménages aux revenus les plus modestes,

soutenir l'**achat de poids-lourds électriques**,

soutenir l'installation de **bornes de recharge** (déjà plus de 100 000 bornes installées),

mettre en place le **leasing social** (100 € par mois) et la **prime à la conversion des deux-roues** (jusqu'à 6 000 €).

Un **bonus écologique refondu** pour inciter à l'achat des véhicules les plus verts.

Durcissement des malus CO_2 et poids.

Soutien au vélo dans le cadre du **Plan vélo et marche** de 2 Md€ lancé par la Première ministre : 250 M€ d'appels à projets nouveaux par an et renforcement des aides à l'achat, en particulier pour les vélos d'occasion.

Poursuite des soutiens au **covoiturage** dans le cadre du Fonds vert. Sur les 6 premiers mois de 2023, déjà **130 000** nouveaux conducteurs engagés et plus de **5 millions de trajets réalisés**.

En début d'année, une revue des projets autoroutiers a été lancée. Cet examen vise à réinterroger chaque projet au regard de la lutte contre l'artificialisation des sols, de la réduction des émissions de CO_2, de l'aménagement et du désenclavement des territoires. Cette revue aboutira dans les prochaines semaines.

Nouvelle contribution des secteurs aérien et routier à la transition écologique : 600 M€ chaque année

Document 3 Extrait d'un article du Monde en date du 30 septembre 2023

Par Gary Dagorn, Romain Imbach et Assma Maad
Publié le 30 septembre 2023 à 06h00, modifié le 30 septembre 2023 à 10h41
Le 26 septembre 2023. MICHAEL PROBST / AP

Pour le transport aérien ou routier en France, la baisse d'émissions de CO2 est mal engagée

Le plan du gouvernement vise à réduire les émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) de 33,8 % en 2030 par rapport à 2022. Mais sans contraintes, certains secteurs continueront d'aller dans le mauvais sens.

Lundi 25 septembre, le président de la République a dévoilé des pistes pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Fruit d'un travail porté depuis plus d'un an par le secrétariat général à la planification écologique (SGPE), ce plan vise à réduire les émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) de 33,8 % en 2030 par rapport à 2022.

Mais dans son projet d'*« écologie à la française »*, Emmanuel Macron n'envisage ni contrainte ni rupture majeure, comme l'illustre le sujet des chaudières à gaz : le président assume d'*« encourager »* les Français *« sans interdiction, mais en les incitant à changer plus vite »*. Mais ce choix pourrait bien se révéler inadapté pour décarboner les transports terrestres et aériens.

Secteur aérien : une décarbonation bien plus lente et difficile que ce que le gouvernement laisse entendre

Le secteur aérien est emblématique des difficultés que pose une transition écologique légalement non contraignante. Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile française n'ont fait que croître depuis l'apparition de ce secteur, à l'exception notable des trois dernières années, affectées par la pandémie de Covid-19. Or le plan gouvernemental envisage une réduction de 12 millions de tonnes de CO_2 d'ici à 2030 par rapport à 2019, soit une division par deux des émissions du secteur en sept ans.

Les leviers de décarbonation existent, mais ceux que la planification actuelle entend actionner ont des effets soit tardifs, soit très limités.

Les émissions du secteur aérien ne font que croître

Émissions annuelles de gaz à effet de serre du transport aérien en France depuis 1990, en millions de tonnes de CO2 équivalent.

- **Augmenter la part des carburants durables**

Le document publié par le SGPE préconise d'augmenter progressivement la part de carburants d'aviation durables (CAD) utilisée par les avions, en développant une vraie filière française de production de ces carburants.

Les CAD de deuxième génération, issus de la biomasse (recyclage ou valorisation d'huiles, de graisses, de déchets ou de résidus agricoles et forestiers) se distinguent de la première génération (huile de palme, canne à sucre) par le fait qu'ils n'encouragent pas la déforestation et n'entrent pas en concurrence avec

l'agriculture à visée alimentaire. Actuellement, ils ne sont pas produits en quantité suffisante et ne pèsent que pour 1 % des carburants utilisés par l'aviation mondiale.

Le gouvernement entend faire émerger une filière française forte pour en produire plus. Mais cela prendra du temps. *« Quand on met, d'un côté, les ressources en biomasse dont on dispose et, de l'autre, les besoins, on voit bien qu'il y a un déséquilibre très important. Rien que pour l'aérien, avec ses perspectives de croissance, il serait totalement impossible de remplacer tout le kérosène par des biocarburants*, analyse Pierre Leflaive, responsable des questions de transport au Réseau Action Climat (RAC). *Même si, techniquement, on peut arriver d'ici à 2035 à remplacer 100 % du kérosène par des biocarburants, ça ne peut concerner qu'une flotte résiduelle. »* De plus, *« il y aura des concurrences d'usage avec le chauffage, le bâtiment, la construction, ce qui va contraindre cette ressource énergétique »*.

Dans l'hypothèse où l'on parviendrait à produire assez de CAD pour faire voler tous les avions, leurs émissions de CO_2 baisseraient. Mais ces dernières ne représentent qu'un tiers de l'influence du secteur sur le climat (ce qu'on appelle le forçage radiatif). Les traînées de condensation qui se forment derrière les avions ainsi que les rejets d'ozone ou d'oxyde d'azote dans la troposphère participent grandement à l'effet réchauffement de l'aviation.

- **Remplacer la flotte par des avions plus performants**

  Le plan présenté par Emmanuel Macron préconise aussi d'améliorer l'efficacité énergétique des avions en renouvelant les flottes par des aéronefs plus économes en carburant (hybrides, électriques ou à hydrogène), espérant ainsi économiser 3 millions de tonnes de dioxyde de carbone en sept ans.

  Malheureusement, les marges de manœuvre sont limitées et leur effet ne serait que tardif : les avions actuels sont bien plus économes que ceux d'il y a vingt ans, mais le rythme d'amélioration de leur efficacité énergétique se tasse avec le temps (celle-ci a d'ailleurs été très largement contrebalancée par la croissance du nombre de vols). Il faudrait donc compter sur une rupture technologique incertaine pour réduire drastiquement les émissions.

  Et même si celle-ci advient, elle ne peut produire d'effets rapides, car le renouvellement d'une flotte prend du temps : en moyenne, un avion de ligne reste en service entre vingt et vingt-cinq ans, soit un renouvellement complet du parc plutôt à horizon 2050. On est loin d'un effet visible avant l'année 2030.

  Quant aux technologies telles que l'hydrogène, elles sont très loin d'être matures, et leur faisabilité (autant en matière de sûreté que de rentabilité) divise les professionnels du secteur.

- **Communiquer davantage sur les impacts écologiques des vols**

  Pour faire baisser les émissions du secteur aérien, la « maîtrise de la demande », c'est-à-dire la réduction du nombre de vols, est le levier d'action le plus efficace, et ses effets sont immédiats. Un plus grand usage de carburants alternatifs, qui sont trois à quatre fois plus chers que le kérosène, pourrait justement renchérir le coût du billet pour les clients, donc réduire de la demande. Mais l'incorporation de ces carburants alternatifs s'étalera sur des années.

  En revanche, une taxation du billet d'avion ou du kérosène pourrait accélérer cet effet dissuasif lié au prix, mais le gouvernement exclut de telles mesures, estimant qu'elles pénaliseraient la compétitivité française sur un marché très concurrentiel, où l'exonération fiscale du kérosène est mondiale.

Finalement, les autorités devront s'appuyer sur des mesures de sobriété si elles veulent efficacement décarboner ce secteur. *« A terme, il n'y aura pas un avion vert, c'est un mythe*, avertit Pierre Leflaive. *Il pourrait y avoir, sur une flotte résiduelle, des carburants alternatifs qui permettront de réduire les émissions de gaz à effet du secteur aérien. Mais ce n'est possible qu'avec une réduction de la flotte. Il y a vraiment un consensus scientifique sur cette question. »*

Automobiles : la difficulté de renverser le marché sur le poids des véhicules

Au cours des trois dernières décennies, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports n'ont cessé d'augmenter. En France, les véhicules des particuliers représentent à eux seuls près des deux tiers des émissions du secteur.

La voiture représente 55 % des émissions du transport routier en France

Émissions annuelles de gaz à effet de serre des voitures thermiques en France depuis 1990, en millions de tonnes de CO2 équivalent.

- **Ce que le plan prévoit**

Pour décarboner le transport routier, le plan dont Emmanuel Macron a présenté les grandes lignes prévoit d'agir sur deux fronts :

- en favorisant les véhicules particuliers *« légers et sobres »* pour « *remplacer les véhicules thermiques les plus polluants »* pour une économie de 3 millions de tonnes équivalent CO_2 (Mt eqCO_2) ;

- en incitant la population à se tourner davantage vers l'électrique, *« avec un objectif de 15 % de véhicules 100 % électriques roulant en 2030, contre seulement 1 % aujourd'hui »,* ce qui réduirait les émissions de 11 Mt eqCO_2. Le gouvernement mise sur le renforcement de l'aide à la conversion, le déploiement des bornes de recharge, la révision des avantages fiscaux liés aux flottes d'entreprises et véhicules de fonction ou le durcissement des malus pour encourager à l'achat et à la production de véhicules plus sobres.

Une accélération des ventes de voitures électriques et de voitures hybrides depuis 2020

Immatriculations de voitures particulières neuves (pour 2023, les données ne correspondent qu'aux huit premiers mois).

- **Pourquoi ce sera plus compliqué**

Les objectifs vont dans la bonne direction, mais ne seront pas suffisants pour changer la donne, dénonce le RAC. *« L'idée de l'électrification des véhicules est bien mise en avant, mais pas l'enjeu de la réduction du parc automobile et la question du type d'électrification »*, déplore Pierre Leflaive.

Tout d'abord, la tendance actuelle du marché automobile est loin de la sobriété que le président appelle de ses vœux. Les SUV, plus gros, plus lourds et plus polluants que la moyenne des véhicules, sont les plus vendus en Europe. En France, ils représentaient 46 % des immatriculations de voitures neuves sur les cinq premiers mois de 2023, dépassant pour la première fois les berlines.

Dans la même lignée, si le remplacement des véhicules thermiques avec des voitures électriques va dans le bon sens, le poids reste un enjeu majeur, quelle que soit la motorisation. *« Le bénéfice de l'électrification*

est réduit, parce que les véhicules que l'on vend sont des véhicules lourds », considère M. Leflaive, et leur impact en matière de production et d'usage (cycle de vie) plus néfaste que des véhicules plus légers.

Les objectifs du gouvernement se heurtent à la réalité de l'offre des constructeurs, qui privilégient, même pour la gamme électrique, la production de SUV. En juillet, le patron de Stellantis, Carlos Tavares, avait jugé qu'il était impossible de produire de façon rentable des petites voitures électriques en France. Le ministre de l'économie, Bruno Le Maire, avait alors fait appel à son *« patriotisme économique »,* en affirmant : *« Le défi industriel pour la France, c'est de construire non seulement des véhicules haut de gamme, mais aussi des petits véhicules électriques comme la* [Peugeot] *e-208 sur notre territoire. »* Une demande restée lettre morte.

Pour inciter à la sobriété, une taxe sur le poids des véhicules (malus) pénalise, depuis 2021, les voitures de plus de 1 800 kilos (un seuil abaissé à 1 600 kilos dans le projet de loi de finances pour 2024). Elle ne touche que de 2 % à 3 % des véhicules aujourd'hui et seulement de 5 % à 6 % avec un seuil à 1 600 kilos, mais pourrait concerner 40 % des véhicules si le seuil était baissé à 1 300 kilos. Reste à savoir si Emmanuel Macron, qui avait qualifié cette politique d'*« écologie créatrice de valeur économique »*, osera aller plus loin que le malus automobile.

Document 4 : Planification écologique : la méthode suscite l'inquiétude des sénateurs

Après son intervention télévisée, le 24 septembre, Emmanuel Macron présente ce lundi 25 septembre le plan du gouvernement, issu des travaux du Secrétariat général à la planification écologique, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le but ? Respecter les objectifs européens et ceux de la stratégie nationale bas carbone.

Par Henri Clavier

Publié le 25/09/2023 à 18:07

Le 16 avril 2022, dans l'entre-deux-tours de l'élection présidentielle, Emmanuel Macron annonçait vouloir charger sa future première ministre de la planification écologique. Pour quelles raisons ? « Parce que cela concerne tous les domaines, tous les secteurs, toutes les dépenses, tous les équipements, tous les investissements, bref toutes les politiques », répondait le président de la République. Un an et demi plus tard, alors que le Secrétariat général pour la planification énergétique (SGPE) présente sa feuille de route, la capacité d'action de cet organe est remise en question. La planification écologique, dont la présentation de la feuille de route a déjà été repoussée plusieurs fois, doit permettre de réduire de 55% les émissions de CO2 d'ici 2030, conformément aux objectifs de l'Union européenne. Les moyens d'atteindre ces objectifs ont été détaillés par le président de la République ce 25 septembre.

L'idée initiale, empruntée à Jean-Luc Mélenchon, candidat malheureux du premier tour de la présidentielle, vise une méthode participative afin d'organiser la transition écologique dans tous les secteurs. Au Sénat, certains critiquent un coup de com' alors que le Secrétariat général de la planification écologique peine à prendre forme. « Dans la globalité, c'est assez flou. J'ai trouvé que le président de la République était assez brouillon dans ses annonces. On avance à tâtons », regrette le sénateur écologiste du Rhône, Thomas Dossus, en désaccord avec la méthode.

Une planification verticale ?

« Comme dit le Président, « l'écologie à la française » et donc la planification, signifient que chaque territoire s'adapte, à sa façon pour rentrer dans les clous d'une planification plus globale. Cette formule montre aussi que nous refusons l'écologie punitive et souhaitons la concertation avec les élus et les acteurs locaux », commente Nadège Havet, sénatrice RDPI du Finistère, pour expliciter les mots d'Emmanuel Macron. En insistant sur la possibilité pour « chaque métropole de s'adapter », la sénatrice désamorce l'une des principales critiques adressées à la planification écologique, la verticalité. La perception d'un État stratège et peu enclin à la discussion a été un sujet de crispation important pour les collectivités territoriales au moment de la mise en œuvre des textes sur le Zéro artificialisation nette (ZAN) ou sur les Zones à faibles émissions (ZFE). Une verticalité également perçue comme dangereuse par le centriste Patrick Chauvet qui « partage l'orientation de fond, mais pas la forme. » Ce dernier perçoit davantage le SGPE comme « un organe animateur qui doit permettre la concertation avec les territoires. »

« Pour l'instant, c'est trop étatique, trop vertical, un peu trente glorieuses », affirme Thomas Dossus tout en expliquant qu'au « vu du chaos climatique qui arrive il faut un plan sur le long terme, donc oui la planification est nécessaire. Construire une planification, c'est contraindre, faire des choix et établir une priorité. » Une dernière dimension que les leaders des partis de gauche, qui se sont entretenus le 18 septembre avec Élisabeth Borne à ce sujet, trouvent insuffisante.

« Les arbitrages ne vont pas vraiment dans le sens du Secrétariat général »

Si les décisions peuvent apparaître opaques et centralisées au sein du SGPE, Nadège Havet y voit surtout un « moyen d'impliquer tous les ministères, et pas seulement le ministère de la transition écologique, afin de créer une politique publique véritablement transversale. » En somme, l'ambition présidentielle consiste à centraliser les décisions au sein du SGPE en mobilisant des crédits irriguant tous les ministères et créer une synergie. Néanmoins, à gauche de l'hémicycle, on regrette un problème de méthode, une approche verticale contradictoire avec l'objectif final. « Pour l'instant, les arbitrages ne vont pas vraiment dans le sens du Secrétariat général. Il faut aussi donner un poids politique au SGPE », pointe Thomas Dossus qui regrette l'absence de vision à long terme, notamment budgétaire.

Paradoxalement, la planification semble encore reposer sur une approche de court à moyen terme. Par exemple, Emmanuel Macron annonçait une sortie du charbon pour 2027, une promesse déjà formulée en 2018… pour l'horizon 2022. « Il y a besoin d'un niveau d'investissement sur plusieurs années. 7 milliards c'est bien, mais on ne sait pas ce qui sera ajouté les années suivantes. Il faut une loi de programmation sur le climat, ça devient indispensable », martèle Thomas Dossus. Emmanuel Macron avait pourtant fait de cette vision à long terme le cœur de son ambition affirmant que cette « politique des politiques » devait aller « deux fois plus vite ». Si le président de la République souhaitait « susciter une mobilisation générale de la nation pour l'environnement « avec la création du SGPE, les effets pourraient s'avérer limités sans changement de méthode.

Les mobilités, angle mort du Secrétariat général pour la planification énergétique ?

Des effets qui paraissent d'autant plus limités que certains secteurs semblent constituer des angles morts de la stratégie gouvernementale. « Pour l'instant c'est encore difficile de nous parler de planification au sens propre du terme, les 100 milliards promis sur le ferroviaire, n'ont toujours pas de traduction budgétaire », déplore Thomas Dossus qui rappelle que les transports sont à l'origine de 32.2 % des émissions de CO2 en France. Néanmoins, Nadège Havet nuance, à raison, « qu'un plan d'action général de cette ampleur n'a jamais été fait. » La sénatrice Renaissance dément l'existence d'angles morts sur les mobilités : « Il y a une réflexion importante sur les mobilités du quotidien, le plan vélo mais aussi les RER métropolitains dont le projet de loi va arriver très prochainement au Sénat. » Assurément, la route reste longue pour trouver un consensus sur la méthode à suivre pour le SGPE.