

L'insuffisant bilan carbone de la convention citoyenne

Le 22 juin 2020 par Valéry Laramée de Tannenber



Les mesures de la CCC sont insuffisantes pour réduire de 40% nos émissions.
DR

Le *Journal De L'Environnement* a tenté d'estimer le bilan carbone des mesures adoptées par les Conventionnels du climat. On est loin de l'objectif. D'autant que certaines mesures pourraient accroître le bilan carbone français.

Les Conventionnels ont-ils répondu à la question qui leur était posée : comment réduire de 40% les émissions françaises de gaz à effet de serre ? Entre l'harmonisation des tarifs des trains régionaux, le déploiement d'un réseau de guichets de conseillers pour la rénovation des logements ou le subventionnement des repas bio dans les petites cantines scolaires, pas facile d'établir un bilan carbone des mesures adoptées, le 21 juin, par les 150 membres de la convention citoyenne pour le climat (CCC). « *Je mets au défi quiconque de chiffrer en impact GES la plupart des mesures, confirme Anne Bringault. Pour évaluer l'impact en gaz à effet de serre de l'arrêt des publicités pour les SUV, il faut faire des hypothèses sur l'impact en termes de ventes de véhicules, prévoir l'évolution du nombre de km parcourus par an, qui, lui-même dépend de nombreux facteurs* », poursuit la responsable de la transition énergétique au sein du Réseau Action Climat (RAC). « *Impossible d'évaluer le bilan carbone d'une réforme de la Constitution* », renchérit le président de la Fondation Nicolas Hulot, Alain Grandjean.

Ces deux experts ont évidemment raison. Mais tentons quand même l'expérience sur des mesures à peu près chiffrables.

TAXE CARBONE AUX FRONTIÈRES

Les «150» proposent ainsi l'instauration d'une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne. L'idée n'a rien d'original. Lors de la présentation de son Pacte vert, la présidente de la Commission, Ursula von der Leyen, a promis d'instaurer ce mécanisme d'inclusion aux frontières dès l'année prochaine. Mieux, elle a chiffré son rendement: entre 7 et 15 milliards d'euros par an. En prenant pour base le coût moyen d'un quota d'émission (20 euros), on peut estimer que cette taxe carbone allègera de 250 à 700 MtCO₂/an le bilan carbone européen. Libre circulation des marchandises oblige, pas facile d'attribuer à un pays de l'UE les tonnages de gaz carbonique économisé.

Répartissons l'économie équitablement et divisons ce crédit par 27. La France réduit ainsi de 9 à 26 MtCO₂/an le montant de sa facture climatique.

LES ÉCONOMIES DU RECYCLAGE

Plus difficile à évaluer: l'impact de l'augmentation de la longévité des produits et de la réduction de la pollution imputable à leur production. Même si ce choix est discutable, prenons les résultats d'une étude Ademe-Federec sur les bienfaits climatiques de la réutilisation des 10 matériaux les plus consommés en France. Recycler les ferrailles, les métaux non ferreux, papier et carton, verre, plastiques (PEHD et PET), textiles et granulats éviterait ainsi l'émission de 22 MtCO₂/an.

HARO SUR LE THERMOSTAT

De nombreuses études le disent depuis une décennie, les Français sont frileux. Une majorité de nos concitoyens affichent plus de 21 °C sur le thermostat de leur radiateur. Soit 2 °C de plus que ce que recommandent les chasseurs de Gaspi. Abaisser la température d'un seul degré réduit de 7% la consommation moyenne en énergie de chauffage d'un foyer. Environ 39% des ménages utilisent des énergies fossiles pour se chauffer (gaz, fioul). Réduire la température moyenne de 2°C pourrait diminuer leur consommation de 14% par an, réduisant ainsi le montant de la facture carbone française de 2 millions de tonnes de gaz carbonique par an. Une autre recommandation pourrait améliorer encore le bilan carbone du chauffage: l'obligation de remplacer les chaudières au fioul et au charbon par des systèmes de chauffage moins carbonés. Gain espéré: 7 à 17 Mt CO₂/an. Nettement mieux.

LA DIÈTE DE L'AVIATION ET DE LA MARINE

Même à terre, l'aviation commerciale n'a pas échappé à la vigilance des Conventionnels. A coup de taxe, de généralisation des biocarburants, d'interdiction des liaisons intérieures réalisables en train en moins de 4 heures, ils boutent littéralement les émissions domestiques de l'aviation commerciale hors de l'Hexagone. Une économie d'émission d'environ 18 Mt CO₂ par an. Pas si mal.

Le résultat de la cure de décarbonation que la CCC entend faire subir au fret maritime est du même ordre. Environ 30.000 navires de gros tonnage fréquentent chaque année les 6 principaux ports français. Les moteurs surpuissants de ces monstres de la mer consomment environ 200 tonnes de combustible fossiles par jour. Obliger porte-conteneurs, cargos, vraquiers et autres pétroliers à s'alimenter en électricité « terrestre » lorsqu'ils sont à quai pourrait éviter l'émission de 18 Mt CO₂/an.

Gardons la mesure qui s'annonce déjà comme la plus contestée: l'abaissement à 110 km/h de la vitesse limite sur autoroute. En prenant comme base (contestable, certes) les chiffres des ventes de carburant dans les stations des réseaux concédés et non-concédés, cette mesure devrait permettre de réduire notre bilan carbone tricolore de 750.000 à un million de tonnes de CO₂.

ECONOMIE INSUFFISANTE

Résultat des courses. A supposer que nos hypothèses soient fondées, les mesures « évaluables » préconisées par les Conventionnels pourraient éviter l'émission de 74 à 108 Mt de CO₂ par an. Ce qui représente une économie de 16% à 23% (par rapport aux chiffres de 2016). Cela reste insuffisant au regard de la question qui leur était posée. D'autant qu'une proposition est susceptible de minorer encore ce bilan. En sortant « progressivement des avantages fiscaux sur le gazole », les 150 vont accélérer la disparition des véhicules carburant au diesel, dont les émissions de CO₂ (à puissance égale) sont 20% inférieures à celles des véhicules à essence. Les Diesel représentent encore 60% du parc automobile tricolore. Leur remplacement par des véhicules roulant au supercarburant s'accompagnera inévitablement par une hausse des émissions

carbonées du parc automobile. A moins que les vendeurs de voitures électriques ne se surpassent.