

# EN APESANTEUR

## BULLETIN DE VEILLE CLIMATIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

### L'inaction climatique de la France

**Loi "Climat et Résilience": des avancées et des limites (article du site d'information vie-publique.fr du 28/10/21)**

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/281953-loi-climat-et-resilience-des-avancees-et-des-limites>

**Green future index : La France distinguée pour sa politique climatique, malgré les controverses (article de Novethic du 29/04/22)**

<https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/la-france-distinguee-pour-sa-politique-climatique-mais-la-methodologie-utilisee-interroge-les-experts-150739.html>

**Les émissions importées - Le passager clandestin du commerce mondial (rapport du Réseau Action Climat, de l'ADEME et du CITEPA publié en avril 2013)**

<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Les-e%CC%81missions-importe%CC%81es-le-passager-clandestin-du-commerce-mondial-.pdf>



Les quatre associations requérantes de l'Affaire du Siècle devant la Cour administrative de Paris, en mars 2019.  
© Elsa Palito / Greenpeace

La loi du 22 août 2021 « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », dite « loi Climat et Résilience », contient un ensemble de mesures destinées à lutter contre le réchauffement climatique et surtout à atteindre des objectifs de

réduction des émissions polluantes d'au moins 40% d'ici à 2030. Ces mesures sont censées reprendre la moitié des 149 propositions (remises en juin 2020) d'un collectif de 150 citoyens français tirés au sort, regroupés dans une « Convention citoyenne pour le Climat », mais celles qui ont été retenues ont été considérablement affadies. Dès février 2021, au moment de la soumission du projet de loi, une [lettre ouverte signée par une centaine d'associations et d'ONG](#) soulignait le manque d'ambition de la loi. L'effet attendu est nettement en-deçà de l'objectif européen de -55 % adopté en décembre 2020, et même de l'objectif initial de -40 %. La France est-elle néanmoins en bonne voie ?

Le groupement d'ONG Réseau Action Climat estime que les mesures annoncées amèneront au mieux la moitié des baisses nécessaires d'ici à 2030. Ce qui inquiète ces ONGs par dessus tout,

**« Ils ont baissé les objectifs pour être sûrs de les atteindre, et ensuite ils disent "Super, on les atteint." C'est un peu facile et ça reporte la véritable baisse à 2024. »**

Anne Bringault

coordinatrice des opérations Réseau Action Climat

c'est l'hypocrisie qui entoure les déclarations optimistes du gouvernement. En 2019, celui-ci a annoncé triomphalement une réduction de 1,7 % des émissions de CO<sub>2</sub>, donc au-delà de ce qui était prévu (1,5 %). Il a seulement oublié de dire que le plan initial était de 2,3 % ; bien que modeste, il a été modifié car jugé irréaliste.

Ceci est d'autant plus alarmant que le discours ne tient pas compte des **émissions indirectes**

de gaz à effet de serre, dues à la fabrication de produits importés, qui constituent presque la moitié des émissions imputables aux français.

La figure ci-contre donne l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> en France pour différents secteurs. En dehors de la période 2020-2022, on voit que :

1) L'agriculture, les bâtiments, les transports et les déchets ont des émissions quasi stationnaires.

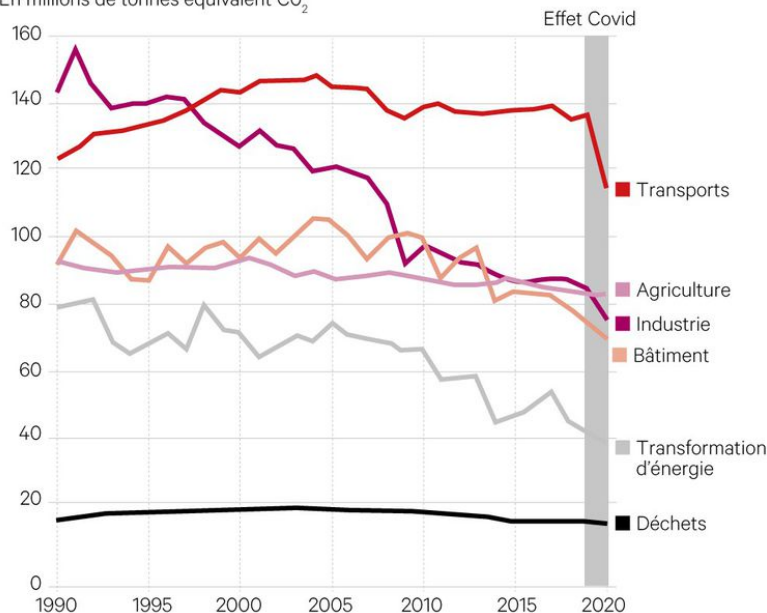
2) La chute la plus spectaculaire vient des émissions de l'industrie mais... il suffit de sillonner nos campagnes en perdution pour constater que cette diminution est la conséquence directe de la désindustrialisation de la France.

3) La baisse de la transformation d'énergie vient de la fermeture des centrales thermiques. Cela n'a été possible que parce que l'électricité française est à 80 % nucléaire.

4) Pour comparaison, la période de la pandémie de Covid 19 a vu une baisse de 10 % des émissions quand nous devrions les diminuer de plus de 50 % à l'horizon 2030.

### Evolution des émissions depuis 1990

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>



\*LES ÉCHOS\*/ SOURCE : HAUT CONSEIL POUR LE CLIMAT

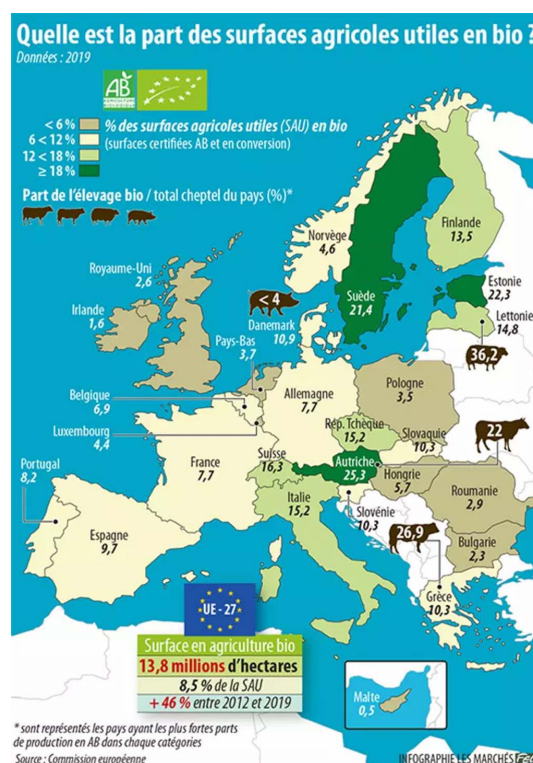
Évaluer la part de CO<sub>2</sub> émis indirectement est plus difficile. Cela a été fait suivant la méthodologie du Service de l'Observation et des Statistiques - SOeS. On pourra trouver les résultats pages 34-36 du rapport « [Les émissions importées](#) ». Ramenées aux émissions par personne de 1990 à 2007, les émissions françaises associées aux importations se sont accrues de 64 % pour atteindre 43 % de l'empreinte carbone de la consommation nationale en 2007. Elles n'ont pas diminué depuis lors... La baisse des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire national entre ces deux dates est plus que contrebalancée par la hausse des importations. Le rapport indique aussi que la baisse des émissions sur le territoire « représentent des choix stratégiques et économiques structurels (désindustrialisation) qui ne sont pas le résultat d'une politique climatique planifiée. »

Nous n'atteindrons pas les réductions nécessaires en ne modifiant que légèrement nos modes de vie. La production locale n'existe en France que pour une faible part de la consommation. C'est l'ensemble du système production-consommation qu'il faut revoir et cela passe par des choix très forts dans l'organisation de notre société.

## Politiques françaises agricoles : L'agriculture intensive et les productions importées toujours abondamment soutenues...

Agir pour le climat (20/05/2022)

Nicolas Desquinabo est un expert des politiques publiques. Il réalise une série d'analyses des politiques en matière de transition écologique et énergétique. Trois sujets ont déjà fait l'objet de ses analyses : les dispositifs d'aide à la rénovation énergétique ([à retrouver ici](#)), les politiques énergétiques françaises ([à retrouver ici](#)) et les politiques de mobilités ([à retrouver ici](#)). Dans ce volet, il s'attaque aux politiques agricoles et ses incohérences vis à vis des objectifs climatiques.



## Des citoyens se mobilisent pour dénoncer les publicités des entreprises fossiles

(Résistance à l'agression publicitaire - R.A.P., 04/04/2022)

Voir aussi l'Initiative citoyenne européenne et un rapport de juin 2020 :

## Interdire la publicité et les parrainages en faveur des combustibles fossiles

**Publicité : pour une loi Évin Climat** (Greenpeace, Réseau Action Climat, R.A.P.)

## La voiture électrique, espèce invasive

édito du numéro spécial de Charlie Hebdo 1H (01/06/2022), par Riss

On pensait que tout était foutu. Que la planète allait crever et l'humanité disparaître, asphyxiée par toutes les pollutions qu'elle produit. Mais non. Il est encore temps d'agir ! Il est encore temps de faire quelque chose pour la planète. Quoi donc ? Moins consommer ? Moins brûler d'énergies fossiles ? Moins gaspiller d'électricité en éteignant son ordinateur et ses consoles de jeu ? Eh bien non, la solution miracle qu'on nous vend depuis peu, c'est d'acheter une voiture électrique. Et d'en acheter tellement qu'elles feront disparaître les anciennes équipées de moteurs thermiques horriblement polluants. Sauver la planète en achetant des bagnoles. Car le dogme de la croissance nous impose de trouver une solution qui passera obligatoirement par la consommation. C'est en achetant qu'on réduira notre production de CO<sub>2</sub>. Curieux raisonnement qui consiste à dire à une personne enfermée dans une pièce avec un volume d'air de plus en plus faible : consommez un maximum d'oxygène en vous agitant dans tous les sens, et vous pourrez respirer et vivre plus longtemps. Alors que la logique devrait nous inciter à penser le contraire.

### Des batteries produites en Chine avec de l'énergie issue du charbon

Car la production de bagnoles, électriques, à essence ou à vapeur, impliquera inévitablement de faire fonctionner des aciéries, qui brûleront des quantités astronomiques d'énergie pour faire fondre le métal et couler de nouvelles pièces. Qui produiront des quantités affolantes de polluants pour peindre des éléments de carrosserie, pour fabriquer des accessoires en plastique, pour recouvrir de vernis anticorrosion chaque morceau de ferraille nécessaire à la fabrication de ces voitures électriques. Sans oublier les 250 millions de tonnes de fuel – 10 % de la production pétrolière mondiale – que consomment par an les 53 000 navires de commerce qui sillonnent les océans pour livrer sur notre territoire des bagnoles fabriquées à l'autre bout du monde, ainsi que de nombreux autres produits de consommation.

On distrait le public en attirant son attention sur ce qui va sortir en bout de chaîne de montage, c'est à dire une voiture électrique qui ne produira pas de gaz d'échappement. Cette opération de com n'est qu'une diversion pour faire oublier que, pour fabriquer une caisse en ferraille installée sur quatre roues, il faut toujours dépenser autant d'énergie pour un véhicule propulsé par un moteur électrique que par un moteur à explosion.

Alors, pourquoi nous fait-on croire que la voiture électrique va nous sauver ? Parce que, en réalité, ce qu'il faut sauver, c'est le soldat EDF, empêtré dans une situation financière catastrophique. La voiture électrique est la bouée de sauvetage d'EDF, qui, d'un seul coup, devient le sauveur de la France avec ses centrales nucléaires, dont le concept est lui aussi de plus en plus au bout du rouleau. La vieille société productiviste ne veut pas mourir et, comme un

« En tentant de limiter les émissions polluantes locales, on en crée une plus importante au niveau du lieu de production. »

sanglier blessé, elle n'en est que plus dangereuse.

Nicolas Meunier, ingénieur automobile, journaliste  
auteur du livre *L'arnaque de la voiture propre* (éd. Hugo Doc)

Mais, au-delà de la voiture électrique et de ses limites, se pose

la question de l'automobile. Notre société semble entièrement construite autour de ce totem moderne qu'est la bagnole. Peut-on imaginer vivre sans elle ou, tout au moins, avec un peu moins d'exemplaires en circulation ? En 1980, il y avait en France près de 21 millions de voitures pour une population de 55 millions d'habitants. En 2022, il y a 38 millions de voitures particulières pour une population de 67 millions d'habitants. Presque deux fois plus de voitures pour seulement 20 % de citoyens en plus. En 1980, une voiture transportait 2,6 habitants, alors qu'aujourd'hui elle n'en transporte plus que 1,7. Alors que le réchauffement climatique détruit déjà les équilibres écologiques fragiles, jamais les voitures en France n'ont été aussi nombreuses et n'ont transporté aussi peu de gens. La voiture électrique, qu'on brandit comme un élixir miracle devant lequel tout le monde devrait se prosterner, tente de sauver la civilisation de la bagnole. Une civilisation qui n'a pas seulement le défaut d'être de plus en plus absurde, mais qui aujourd'hui déstructure nos sociétés bien plus qu'elle ne les sert et renforce.