



PLAN DE RELANCE

loi climat, etc.

DÉCRYPTAGE ET PROPOSITIONS
POUR DES AVANCÉES ÉCOLOGIQUES
ET SOCIALES QUI COMPTENT



www.fnh.org



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



PLAN DE RELANCE : UN MOMENT UNIQUE ET CRITIQUE QUI IMPOSE DES RÉSULTATS

La FNH pose les conditions de sa réussite et les grandes transformations à opérer

Les 6 mois qui viennent seront déterminants pour connaître la véritable ambition écologique du gouvernement. Au-delà des mots, les prochains mois diront si Emmanuel Macron a réellement pris conscience de l'urgence dans laquelle nous sommes. Plusieurs textes permettront d'évaluer le passage des paroles aux actes: la présentation du plan de relance de 100 milliards d'euros début septembre, intégré par la suite dans la loi de finance 2021; la loi climat issue des propositions de la convention citoyenne sur le climat qui devrait être présentée par Barbara Pompili à l'automne, les négociations de la PAC, le vote de ratification sur l'accord de libre-échange entre l'UE et le MERCOSUR, le processus de ratification du CETA... Le Président et son Premier ministre Jean Castex peuvent enfin faire le choix de l'ambition et de la cohérence. Loin des mots et des annonces, il s'agit de mettre en place une politique des faits.

La FNH a détaillé les critères clés permettant de juger sur pièces les avancées de ces prochains mois :

■ 5 CONDITIONS CUMULATIVES POUR UN PLAN DE RELANCE RÉUSSI :

- Pérenniser les sommes investies dans la transition écologique au-delà de 2023.
- Ne pas investir un seul euro dans des activités nocives pour l'environnement (agriculture de précision, infrastructures routières et aéroportuaires, EPR...).
- Instaurer des contreparties au soutien public et notamment aux baisses des "impôts de production".
- Ne laisser personne de côté en mettant les moyens pour la formation.
- Donner au Haut Conseil pour le Climat la mission de tour de contrôle du plan de relance.

■ 1 OBJECTIF À TENIR : RELOCALISER UNE PARTIE DE L'ÉCONOMIE EN FAISANT DE LA FRANCE LE FER DE LANCE DU CHANGEMENT DES RÈGLES DU COMMERCE INTERNATIONAL.

■ 3 SECTEURS CLÉS À RÉGULER POUR TENIR NOS OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

- Le secteur du bâtiment pour que la France tienne enfin ses objectifs de rénovation thermique des bâtiments.
- Le secteur des transports pour sortir les énergies fossiles des déplacements de marchandises et de personnes.
- L'agriculture pour que l'agroécologie et l'agriculture biologique deviennent la norme.

VOS CONTACTS

SAMUEL LERÉ | RESPONSABLE PLAIDOYER
06 87 41 16 03 - s.lere@fnh.org

PAULA TORRENTE | RELATIONS PRESSE
07 87 50 74 90 - p.torrente@fnh.org

LE CALENDRIER POLITIQUE À SAISIR CES 6 PROCHAINS MOIS

■ début septembre :

- ➔ annonce du plan de relance français de 100 milliards.

■ à l'automne :

- ➔ présentation de la loi climat issue des propositions de la Convention Citoyenne pour le climat (CCC).

■ 9 novembre lors du conseil commerce (à confirmer) :

- ➔ ratification de l'accord entre l'UE et le MERCOSUR.

■ Courant 2020 / 2021 :

- ➔ vote de la nouvelle PAC et présentation du plan stratégique national (PSN) au niveau français.
- ➔ ratification du CETA au Sénat et potentielles discussions sur son application provisoire suite au refus de le ratifier par Chypre.

LÉGENDE DE LA FEUILLE DE ROUTE PROPOSÉE PAR LA FNH

Notre document présente un certain nombre de mesures qui dépendent de différents textes législatifs correspondant aux temps forts du calendrier politique qui s'annonce. Devant chaque proposition de la FNH figurent un ou plusieurs pictogrammes indiquant les véhicules législatifs par lesquelles ces propositions peuvent adoptées.

■ la **loi climat**
issue de la convention citoyenne pour le climat



■ d'une décision **européenne**



■ du PLF2021 (incluant donc les mesures du **plan de relance**)



■ **autres**
(décret, loi spécifique, politique des collectivités territoriales...)



SOMMAIRE

5 CONDITIONS CUMULATIVES DE RÉUSSITE DU PLAN DE RELANCE

<i>Condition n°1</i> : sanctuariser 20 milliards d'euros d'investissements publics par an jusqu'en 2030 pour la transition écologique	9
<i>Condition n°2</i> : pas un 1 euro ne doit aller à des actions nocives au climat ou à la biodiversité.....	10
<i>Condition n°3</i> : instaurer (enfin) des contreparties aux soutiens publics.....	12
<i>Condition n°4</i> : ne laisser personne de côté en mettant les moyens pour la formation.....	13
<i>Condition n°5</i> : le Haut Conseil pour le climat comme tour de contrôle du plan de relance.....	14

1 OBJECTIF À TENIR : RELOCALISER UNE PARTIE DE L'ÉCONOMIE

Changer les règles des échanges mondiaux pour relocaliser des pans entiers de notre économie.....	16
---	----

3 SECTEURS CLÉS À RÉGULER POUR TENIR NOS ENGAGEMENTS

Secteur du bâtiment : réguler pour rénover massivement.	19
Secteur des transports : réguler pour sortir de l'addiction aux énergies fossiles.....	20
Secteur de l'agriculture et de l'alimentation : réguler pour protéger la biodiversité et la santé humaine et garantir une juste rémunération des agriculteurs.....	23

ANNEXES

Urgence écologique et sociale, les chiffres se suivent et se ressemblent.....	25
---	----



**IL N'Y A QU'UNE
ÉCOLOGIE :
CELLE QUE
SOUS-TEND
UN PRINCIPE
DE RÉALITÉ.**



avant-propos

La crise sanitaire a ouvert des marges de manœuvre uniques qui peuvent être mises au service d'une transformation écologique et sociale profonde. Le gouvernement français a mis sur la table des mesures et des montants historiques pour pallier les impacts de la crise, mettant ainsi entre parenthèse les règles budgétaires européennes. Les 27 chefs d'Etat se sont accordés sur un plan de relance de 750 milliards d'euros, historique parce qu'il induit un endettement commun des Etats pour faire face à la crise. **Mais reste la question du projet : des milliards, pour quoi faire ? Quelle place occupe la transition écologique dans ces plans de relance ? Malgré les déclarations, rien n'est plus flou.** Car si la transition écologique a été au coeur du débat politique, **les milliards d'euros votés dans les lois de finance rectificatives successives ne donnent ni cap, ni mandat pour orienter clairement la société,** en particulier les entreprises dont les aides n'ont pas été conditionnées, vers la transition écologique et les emplois locaux.

Le moment doit donc conduire le gouvernement à ne pas caricaturer les débats en opposant les écologies, là où la seule question est de savoir comment inscrire la société et l'économie dans les limites de la planète et placer le respect de la nature et de l'humain au cœur de toute politique publique ; à ne pas brandir la croissance comme un totem là où on sait que les limites planétaires contredisent les objectifs d'une croissance infinie.

Il n'y a qu'une écologie : celle que sous-tend un principe de réalité. Le temps est venu de s'imposer une exigence de résultats : mener dans les 6 prochains mois une politique qui nous mette enfin sur la trajectoire de l'Accord de Paris, qui protège enfin la biodiversité, qui inverse enfin la tendance de l'accroissement des inégalités, qui relocalise enfin les emplois durables dans nos territoires, qui protège enfin les citoyens. **La FNH pose ici les cinq conditions d'un plan de relance réussi** et définit les mesures cruciales pour réguler trois secteurs clés de la transition écologique : le bâtiment, l'agriculture et l'alimentation, et les transports.

L'automne 2020 sera un moment de vérité. Au gouvernement de démontrer point par point son ambition écologique et sociale.



NICOLAS HULOT
PRÉSIDENT D'HONNEUR



ALAIN GRANDJEAN
PRÉSIDENT

**5 CONDITIONS
CUMULATIVES
DE RÉUSSITE
DU PLAN DE
RELANCE**





Condition n°1 : sanctuariser 20 milliards d'euros d'investissements publics par an jusqu'en 2030 pour la transition écologique

Le plan de relance européen qui annonce 40 milliards sur 2 ans pour la France représente un acquis sérieux, même s'il ne saurait couvrir tous les besoins de ces deux prochaines années. La France a de son côté annoncé un plan de relance de 100 milliards d'euros (incluant les 40 milliards européens) dont 30 seront consacrés à la transition écologique. Le fonds répond donc pour partie aux besoins jusqu'en 2023, pourvu que les usages et l'ensemble des dispositifs légaux envoient un message cohérent à l'ensemble des acteurs économiques, ménages et entreprises.

Mais au-delà d'une relance à court terme, le gouvernement doit proposer une vision à 2030. Deux ans ne suffisent pas pour réaliser la transformation en profondeur de notre économie, de ses infrastructures, ni pour former des secteurs entiers. La relance doit être le début d'une montée en puissance qui doit aller bien au-delà de la fin du quinquennat : les signaux et les engagements financiers doivent porter sur au moins 10 ans. Ce plan de relance ne doit pas être une parenthèse,

car les besoins de financements publics (investissements et aides à l'investissement) pour la transition écologique, de la préservation de la biodiversité à l'adaptation de notre société aux impacts du dérèglement climatique nécessitent environ 20 milliards d'euros de plus par an pour les décennies qui viennent.

Il serait par ailleurs inacceptable que le gouvernement ne prévoit pas une partie de ce budget pour les collectivités territoriales qui sont en première ligne pour baisser les émissions de gaz à effet de serre et protéger la biodiversité. Sans leur action, on ne pourra pas tenir nos objectifs environnementaux.

Plusieurs secteurs sont prioritaires si l'on veut pouvoir tenir nos objectifs environnementaux, notamment : la rénovation des bâtiments, le développement des mobilités décarbonées, comme le train, le véhicule électrique, ainsi que le développement de l'agroécologie (voir les secteurs clés).

- Lire la note : *Financer l'action des collectivités territoriales pour la transformation écologique et sociale.*





Condition n°2 : pas un 1 euro ne doit aller à des actions nocives au climat ou à la biodiversité

Les 27 pays de l'Union européenne se sont engagés à ce que 30 % des montants totaux du plan de relance européen soient fléchés vers des investissements utiles à la transition écologique et à la biodiversité, et à ce que les 70 % restants respectent le principe de "do no harm", c'est-à-dire sans impact négatif pour le climat et la biodiversité. La France doit maintenant montrer l'exemple et appliquer ce principe sur son plan de relance national. Cela implique qu'aucun euro du plan de relance ne contribue au changement climatique, à l'effondrement de la biodiversité.

Pourtant, depuis plusieurs semaines, on entend que certains projets nocifs pour l'environnement pourraient être financés grâce cet argent, ce qui serait en totale contradiction avec nos engagements européens. Citons notamment : l'agriculture de précision, l'EPR ou encore les projets d'infrastructures routières ou aéroportuaires.

Quels sont les projets à ne surtout pas financer ? Quelques exemples parmi les plus emblématiques...



L' AGRICULTURE DE PRÉCISION :

Le principe de l'agriculture de précision est d'optimiser les rendements d'une parcelle tout en réduisant la consommation d'énergie et d'intrants grâce à l'utilisation de nouvelles technologies, pour mieux tenir compte des variabilités environnementales des parcelles et des besoins des cultures. L'agriculture de précision utilise pour cela des moyens d'observation (satellites, drones, capteurs connectés) associés à des outils d'aide à la décision.

Mais cette pratique prolonge la logique de l'agriculture conventionnelle en cherchant à corriger les problèmes à l'échelle de la plante et de la parcelle plutôt que le système agricole. L'optimisation du système de production actuel ne permet pas de rétablir les équilibres agroécologiques et la qualité des sols. A contrario, l'argent public doit aller à l'agroécologie et notamment à l'agriculture biologique afin de changer en profondeur le système agricole et non pas corriger à la marge certains de ces dysfonctionnements.



LE FINANCEMENT DE NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS ET AÉROPORTUAIRES :

Les infrastructures de transport sont classiquement vues comme un secteur d'investissement majeur post crise pour relancer l'activité, y compris quand cela est inutile. Parce que les effets sont rapides sur l'emploi, la politique de grands chantiers est perçue comme un signe de "progrès"... recette idéale pour effacer la crise et ses effets. Or, la construction de nouvelles infrastructures routières et aéroportuaires, dont l'impact CO₂ ne peut être négligé et qui alimente la croissance du trafic sur le long terme, est incompatible avec le respect des objectifs climat, sans parler de l'impact sur la biodiversité en augmentant l'artificialisation des sols notamment.



LE LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'EPR :

il serait non pertinent et coûteux de lancer la construction de 6 nouveaux EPR en France. La Cour des comptes elle-même confirme, dans un rapport de 2020¹, que les conditions ne sont pas réunies pour prendre une telle décision. D'une part, l'horizon de fin du projet de l'EPR de Flamanville demeure incertain. La faisabilité technique et économique de l'EPR n'est pas démontrée à ce jour.

¹ Cour des comptes, La Filière EPR, juillet 2020

D'autre part, le coût de cette technologie est très élevé par comparaison avec les alternatives dans les énergies renouvelables et les économies d'énergie. La Cour des comptes estime que l'EPR de Flamanville coûtera non pas 3,4 milliards (coût prévu), non pas 12,4 milliards (dernière estimation) mais plus de 19 milliards d'euros. En outre, la construction de 6 nouveaux EPR coûterait au moins 46 milliards d'euros selon la Cour. Tout au contraire, le coût des alternatives dans les énergies renouvelables ne cesse de chuter.

Un plan hydrogène en France : une bonne nouvelle ? *Oui mais à deux conditions*

Bruno Le Maire a annoncé la mise en place d'un plan hydrogène, précisant qu'une partie de l'argent du plan de relance y serait consacré. Si nous voulons tenir nos objectifs environnementaux, le gouvernement devra forcément engager une réduction de la consommation d'énergie par l'efficacité et la sobriété énergétiques, et démultiplier les sources de production d'énergie. En effet, **l'hydrogène n'est pas une solution miracle mais une solution énergétique parmi d'autres à condition qu'elle soit produite de manière écologique et qu'elle soit utilisée sur des secteurs durables.**

Ainsi le gouvernement devra veiller à appliquer les 2 principes fondamentaux :

- Décarboner la production d'hydrogène, puisqu'elle est aujourd'hui produite à partir de charbon et de gaz et qu'elle est ainsi responsable de 2 à 3% des émissions de gaz à effet de serre en France. L'hydrogène devra donc être produit à partir d'énergies renouvelables par électrolyse. L'hydrogène produit à partir de sources fossiles ou nucléaires n'est pas une solution durable, compte tenu des émissions de CO₂ et/ou des coûts et risques induits.
- Substituer les usages actuels de l'hydrogène dans des secteurs particulièrement polluants ((pétrochimie, engrais chimiques...) par de nouveaux usages. En effet, l'hydrogène est surtout utilisé dans des secteurs comme la pétrochimie ou les engrais chimiques qui doivent absolument décroître dans les années qui viennent. Cette énergie, ne peut pas être utilisée dans tous les domaines étant donné son caractère rare et onéreux. Elle doit par conséquent être réservée aux secteurs particulièrement émetteurs, mais qui restent nécessaires comme l'industrie, le secteur des transports poids lourds et le stockage de l'électricité.

En revanche, un usage généralisé de l'hydrogène pour les voitures individuelles n'est pas réaliste ni souhaitable, dans l'état actuel de la technologie, car le rendement de l'H₂ pour ces véhicules est trois fois inférieur à celui du véhicule électrique.

■ Lire la note : *Les conditions du déploiement de l'hydrogène en France*





Condition n°3 : instaurer (enfin) des contreparties aux soutiens publics

Au regard des sommes engagées lors du plan de sauvetage, puis de ce plan de relance, il est légitime que le gouvernement fixe un cap transformationnel et donc contraignant :

- par les normes qui seront fixées dans la loi climat, mais dont les annonces devraient être faites dès la présentation du plan de relance (interdiction réelle de louer des passoires énergétiques, réglementations financières ou bancaires pour sortir des investissements aux énergies fossiles...),
- par la fiscalité (en annonçant une fin programmée des niches fiscales),
- par la commande publique (réforme des règles des marchés publics pour y inclure des critères de localité et durabilité).

Beaucoup d'aides ont déjà été faites pour les entreprises sans contreparties dans les PLFR2 et PLFR3. **L'aide la plus importante envisagée par le gouvernement serait une baisse des impôts de production de 10 milliards d'euros par an.** Ces baisses d'impôts ne sont pas acceptables en l'état (ou sans conditions) car elles toucheront de manières équivalentes les entreprises qui travaillent à baisser leur impact sur l'environnement et celles qui au contraire refusent de faire évoluer leurs modèles économiques, mais aussi les grosses multinationales versus les petites entreprises. Si le gouvernement souhaite vraiment entraîner des relocalisations, il y a d'autres outils plus efficaces, notamment si l'Etat est prêt à utiliser 10 milliards d'euros. Si Bruno Le Maire ne renonce pas à la baisse des impôts de production, il doit a minima le conditionner au respect, filière par filière, d'engagements qui deviendraient contraignants sous peine de voir la baisse remise en cause.

Baisse d'impôts de production de quoi parle-t-on ?

- la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S), un impôt sur le chiffre d'affaires qui représente 3,8 milliards d'euros de recettes en 2019.
- la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), un impôt sur la valeur ajoutée qui représente 14 milliards d'euros de recettes en 2019.

Le deuxième représente une source de recettes pour les collectivités territoriales qui serait selon Bruno Le Maire entièrement substituée sans cependant préciser comment. C'est une préoccupation majeure et justifiée des collectivités territoriales, ce sont de fait des acteurs déterminants de la transition dans les domaines clefs ; elles doivent en avoir les moyens et les compétences.



Condition n°4 : ne laisser personne de côté en mettant les moyens pour la formation

La transition vers une économie bas carbone et respectueuse de nos ressources environnementales suggère une profonde transformation de notre économie : c'est la fin programmée de certaines activités, liées aux énergies fossiles et la fin de certains métiers. Ce sont aussi de nouvelles compétences nécessaires à la transformation des activités. Ces évolutions de l'emploi - pertes et créations - ont été trop souvent mal évaluées, et non anticipées, au point de freiner la transition écologique. La politique économique soutient encore, via une fiscalité avantageuse aux énergies fossiles ou des subventions, des secteurs pourtant très émetteurs : transports de marchandises, achat de véhicules diesel et essence... **Le temps est venu de dédier les moyens financiers aux secteurs vertueux et à l'accompagnement à la transformation des secteurs polluants.**

Les filières de la transition écologique se caractérisent par une intensité en emplois supérieure aux emplois générés par les secteurs des énergies fossiles et fissiles : cela est vrai dans le secteur de l'énergie, la production de renouvelable offrant plus de débouchés que la production d'origine thermique. Cela est aussi vrai pour l'économie du vélo, plus intensive en emploi que l'industrie auto. La relocalisation des circuits alimentaires et la production agro-écologique sont d'autres sources de création d'activité.

- En France, le potentiel de créations d'emplois liés à la transition écologique se situe entre 280 000 et 400 000 créations d'ici 2030².
- Rénover toutes les passoires énergétiques pourrait créer 93 000 emplois équivalent temps plein sur 10 ans et 34 000 à long terme (scénario Rénovons 2020).

Ces exemples illustrent également un des atouts indiscutables de la transition vers une économie écologique : la création d'emplois non délocalisables, ancrés sur les territoires.

Condition n°5 : le Haut Conseil pour le climat comme tour de contrôle du plan de relance

La crise de 2008 avait fait l'objet d'un plan de relance sans suivi réel, et avec des effets rebonds néfastes pour l'environnement et le climat (prime à la casse généralisée et rebond des émissions de CO₂ des voitures, par exemple...). Ne refaisons pas les mêmes erreurs.

Afin d'éclairer le débat public sur l'efficacité écologique des politiques publiques mises en place, la FNH propose que le Haut Conseil pour le climat, dont les ressources seraient décuplées, devienne l'autorité d'évaluation préalable des principales politiques publiques ayant un impact sur l'accélération de la transition écologique, à commencer par le Plan de relance. Celui-ci devrait être évalué au regard des engagements actuels et à venir de la France (-55% d'émissions de GES en 2030) avant sa présentation au Parlement. Le législateur pourrait alors valider ou amender la proposition en pleine connaissance de cause, sans jeu comptable, sans effet de communication, pour le bien du débat politique.

Le Haut Conseil pour le climat rappelle, dans son rapport publié le 21 avril 2020, le "besoin d'évaluation continue (des politiques publiques et du plan de relance en particulier), qui aide à la redevabilité". Une préoccupation partagée par les 150 membres de la Convention Citoyenne pour le climat qui proposent d'évaluer les projets de loi et les politiques menées au regard des enjeux climatiques. Car l'absence de suivi et d'évaluation a deux effets nocifs : non seulement cela accentue les réticences au changement, freinant ainsi la transition écologique, mais, cela agit comme un accélérateur de la défiance vis-à-vis des institutions. Il s'agit donc d'un enjeu démocratique, dans une période de changement profond.

En 2020, les 100 milliards qui vont être injectés dans le plan de relance doivent être suivis et évalués :

- ➔ sous l'angle de leur efficacité économique, pour créer de l'emploi dans les territoires,
- ➔ sous l'angle environnemental, afin de mesurer l'effet induit sur les émissions de CO₂, la préservation des ressources naturelles, la pollution, etc.,
- ➔ sous l'angle social, afin de mesurer la juste répartition des bénéfices de la relance.

Cette évaluation multicritère doit pouvoir concerner l'ensemble des mesures du plan, dans tous les secteurs, y compris l'aérien, l'automobile ou le tourisme présentés en juin dernier.

Enfin, cette évaluation doit faire l'objet d'une gouvernance impliquant l'ensemble des corps sociaux, entreprises, institutions mais aussi syndicats, ONG, associations de consommateurs et collectivités territoriales.

**1 OBJECTIF
À TENIR :
RELOCALISER
UNE PARTIE
DE L'ÉCONOMIE**



Changer les règles des échanges mondiaux pour relocaliser des pans entiers de notre économie

■ QUEL EST LA SITUATION ACTUELLE ?

Selon le sondage Odoxa du 13 avril 2020, 9 personnes interrogées sur 10 se prononcent en faveur d'une relocalisation de la production industrielle et d'une politique visant à garantir l'autonomie agricole de la France. 93% souhaitent également systématiser la présence d'un label qui permette d'identifier les produits non-alimentaires produits en France ou en Europe. Pour y arriver, et comme l'ont bien identifié les 150 de la Convention Citoyenne pour le climat, il est urgent de revoir les règles du commerce et de mettre en place une nouvelle approche pour les accords de commerce en cours de préparation.

Pourquoi est-il urgent de relocaliser certains secteurs de notre économie ?

- ➔ **Energie** : nous sommes dépendants, pour 90% de notre consommation énergétique, d'importations en provenance de régions du monde à risque d'instabilité, d'entreprises non préparées aux chocs, et de commodités énergétiques sur lesquelles s'exercent une spéculation forte. Pétrole et gaz représentent 67% de la consommation d'énergie finale en France (chiffres 2017).
- ➔ **Automobile** : 4 600 emplois seront supprimés chez Renault d'ici 2023, comme prévu dans le plan d'économie de février 2020. Les prévisions de suppressions de 15 000 emplois dans la filière moteur restent d'actualité. Alors que la France s'est fixé comme objectif de produire 1 million de véhicules propres par an, d'ici 2025, 75% de la chaîne de valeur des véhicules électriques est actuellement en Asie.
- ➔ **Agriculture** : nous importons aujourd'hui plus de 50% de nos fruits et légumes et notre élevage dépend très fortement pour son alimentation de produits responsables de déforestations.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 MOIS À VENIR ?



Stopper le CETA, et l'accord entre l'UE et le Mercosur



Devant les 150, Emmanuel Macron a appelé à analyser encore et encore les impacts du CETA sur le quotidien et l'économie.

Pourtant les impacts de cet accord de commerce sur notre économie, notre santé ou encore le secteur agricole sont bien renseignés. Cet accord n'est ni bon pour l'économie, ni souhaitable pour les électeurs français, ni une bonne nouvelle pour notre santé. D'ailleurs, le parlement chypriote s'est opposé à voter contre cet accord ce qui devrait entraîner normalement la fin de l'application provisoire de l'accord si Chypre décidait de le notifier à la Commission européenne. Dans tous les cas, la procédure étant restée volontairement floue, il est urgent de dénoncer l'application provisoire du CETA pour qu'il soit renégocié et en faire, non pas un accord de libre-échange mais bien de juste-échange. Par ailleurs, à l'automne le Conseil européen devra s'exprimer pour savoir s'il ratifie ou non l'accord de commerce entre l'UE et le Mercosur. Voter un tel accord avec des pays qui ne tiennent pas leurs engagements environnementaux, notamment sur la déforestation, serait une faute grave. Cet accord va de plus accentuer davantage les échanges entre l'Europe et les pays du Mercosur, ce qui est totalement contraire à un objectif de relocalisation.



Revoir le contenu des accords de commerce existants et faire primer le droit environnemental et social

- ➔ Les accords de commerce multilatéraux et bilatéraux conclus par l'Union européenne font primer le commerce sur le droit environnemental, social et des droits humains. Ils doivent être revisités afin de renverser cette hiérarchie.
- ➔ Dans les accords bilatéraux, l'octroi de préférences commerciales devrait aussi être conditionné à l'atteinte d'objectifs environnementaux et sociaux. Le respect de l'Accord de Paris et d'un certain nombre d'accords multilatéraux clés en matière environnementale et sociale devraient constituer des clauses suspensives.

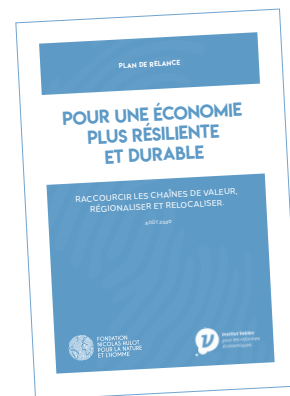
- Découvrir les 36 propositions de la FNH pour **réformer la politique commerciale** en faveur de la transition écologique



Mettre en place un *buy sustainable act*

Il est actuellement interdit d'intégrer dans les marchés publics des critères de localisation. En d'autres termes, l'argent public qui va être utilisé dans les différents plans de relance européen pourra bénéficier à des entreprises non-européennes. Il est urgent de changer cette règle et d'intégrer des critères de durabilité, mais aussi de localité, dans les marchés publics pour privilégier les entreprises locales.

- Lire la note : **Pour une économie plus résiliente et durable**



**3 SECTEURS
CLÉS À
RÉGULER POUR
TENIR NOS
ENGAGEMENTS**



Secteur du bâtiment : réguler pour rénover massivement.

■ LA SITUATION ACTUELLE :

La Convention Citoyenne pour le climat propose un dispositif complet d'aides simplifiées et adaptées, focalisées sur la rénovation globale des logements³, assorti d'obligations et de sanctions, ainsi qu'un plan de formation des professionnels du secteur. Si le gouvernement semble prêt à adopter une partie des incitations proposées et à prendre le virage de la rénovation globale, il refuse pour l'instant d'instaurer des obligations et interdictions explicites.

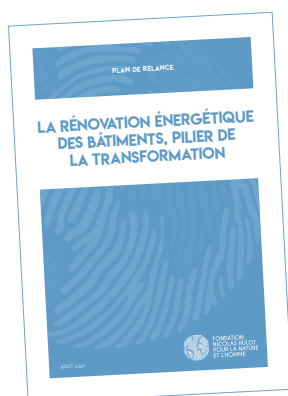
■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 MOIS ?



Adopter un nouveau décret sur la décence des logements fin 2020

Les passoires énergétiques doivent être classées comme des logements indignes au même titre que les logements insalubres ou trop petits. En effet, il est indigne de vivre dans un logement qui est impossible à chauffer l'hiver et dont la chaleur est difficilement supportable l'été. Pour ce faire, il faut donc intégrer la performance énergétique dans le décret "décence". **Si le projet de décret proposé par le gouvernement sur la décence des logements mis en location intègre bien la performance énergétique, le seuil de 500kWh/m²/an est par contre inacceptable.** Ce seuil ne correspond même pas à l'étiquette G de performance énergétique ! Il ne concernera que 1 à 2% des passoires énergétiques (étiquettes F et G) en 2023 et 2024 ; une goutte d'eau comparée aux 3,1 millions de logements F et G actuellement en location dans le parc privé. **Le gouvernement ne s'est pas non plus engagé sur la nécessaire visibilité financière à apporter au secteur au-delà du plan de relance (2022)**

3 A distinguer de la rénovation par gestes uniques, qui ne permet pas d'atteindre le niveau basse consommation (BBC) sur lequel l'Etat s'est engagé pour l'ensemble du parc



Instaurer des obligations de rénovation globale

La loi doit prévoir plusieurs nouvelles obligations :

- ▶ Instaurer une obligation de rénovation globale des maisons individuelles non étiquetées A ou B à partir de 2024. Les propriétaires très modestes devront être entièrement financés pour leurs travaux.
- ▶ Etablir une obligation de rénovation globale (et non pas par gestes uniques) de l'ensemble des 6,7 millions de passoires énergétiques de France d'ici à 2030.
- ▶ Assortir ces obligations de sanctions, par exemple via un malus sur la taxe foncière en cas de non-respect.



Financer des guichets uniques dans tous les territoires



Il est aujourd'hui indispensable de financer l'établissement de guichets uniques dans les territoires, avec du personnel pour accompagner les ménages dans toutes les étapes d'un projet de rénovation : de l'identification des plus précaires à la phase d'audit final des travaux. Les guichets uniques doivent pouvoir communiquer directement aux ménages le niveau global d'aides auquel ils ont droit compte tenu de leurs revenus et du niveau de performance atteint.



Financer l'ingénierie territoriale et les frais de fonctionnement pour que les collectivités puissent monter leurs projets et avoir recours aux financements dédiés à la rénovation des bâtiments publics



Afficher une trajectoire budgétaire pour la rénovation énergétique au-delà de 2022.

- Lire la note : *La rénovation énergétique des bâtiments, pilier de la transformation*

Secteur des transports : réguler pour sortir de l'addiction aux énergies fossiles

Automobile : fixer des contreparties pour le soutien et les conditions de la conversion à l'électrique

■ LA SITUATION ACTUELLE :

Doté de 8 milliards d'euros, le plan automobile présenté en urgence le 26 mai par le gouvernement vise à relancer le marché et à faire de la France le 1er producteur de véhicules électriques en Europe d'ici 2025. Si cette volonté aurait pu être une bonne nouvelle, le virage vers l'électrique ne sera viable, pour l'environnement et l'emploi, qu'à certaines conditions : une chaîne de production responsable, localisée en Europe et en France, une anticipation des besoins en emploi et des compétences, des voitures vraiment moins polluantes. Le plan de relance, s'il engage la baisse des impôts de production et soutient l'investissement dans les batteries, est le moyen de conforter cette trajectoire.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 MOIS ?



Exiger des contreparties à la baisse des impôts de production

La baisse annoncée des impôts de production devra être conditionnée : localisation de la production de véhicules à haute performance environnementale, intégration locale des activités et économie circulaire, responsabilisation des acteurs économiques, innovation pour la formation et la conversion du secteur.



Installer l'Alliance européenne des batteries



L'un des enjeux majeurs pour l'emploi dans le secteur automobile est de faire en sorte que les batteries soient produites en Europe. Pour cela il a été annoncé la création de l'Alliance européenne pour les batteries, sorte d'Airbus de la batterie. Celle-ci doit maintenant être rapidement mise en place tout en faisant en sorte que certains critères soient respectés, notamment : la fixation d'objectifs environnementaux et notamment carbone



pour la production des batteries et d'objectifs de recyclage.

Ces investissements devront être vu en grand, en particulier pour aligner le niveau de production de batteries sur celui des véhicules électriques, et en misant sur le retrofit, pour accélérer la conversion du parc (la conversion d'un véhicule thermique en circulation en un véhicule électrique).



Financer des bornes de recharge individuelles

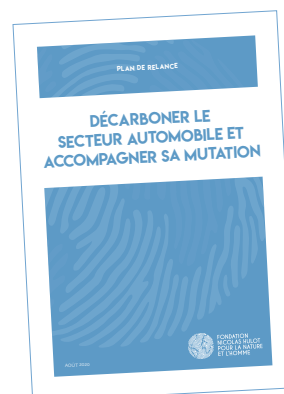
Les moyens doivent être renforcés pour un réseau de bornes de recharge performant sur la durée et accessible. La FNH propose notamment d'intégrer le financement à 100% de bornes de recharge individuelle dans le dispositif existant d'aides à la rénovation énergétique des logements. Par ailleurs, la maintenance du réseau de recharges publiques nécessite des solutions de financement innovantes, impliquant l'Etat et les collectivités, mais aussi les constructeurs.



Instaurer un critère poids généralisé dans le malus auto

Le PLF 2021 devra donner un signal prix cohérent en intégrant un critère poids, pour les véhicules thermiques mais aussi électriques, dans le dispositif de malus automobile.

■ Lire la note : [Décarboner le secteur automobile et accompagner sa mutation](#)



Le déploiement des véhicules électriques a besoin de nouveaux EPR : FAUX !

“...Pour faire rouler les véhicules électriques, nous allons avoir besoin de beaucoup d'électricité”, Bruno Lemaire, interview du JDD, 26 juillet 2020.

“Le système électrique actuel peut absorber le développement des véhicules électriques (en partant sur l'hypothèse de 15,6 millions de voitures électriques en 2035), même avec un pilotage limité de la recharge. En effet, la consommation d'énergie liée au développement du véhicule électrique ne devrait pas excéder 48 TWh, soit 10 % de la consommation française. Ce niveau de consommation n'impacte également pas la sécurité d'approvisionnement en électricité de la France.” ; RTE et l'AVERE (étude 2018)

D'autre part, les impacts du véhicule électrique sur le climat et l'environnement varient en fonction du mix électrique qui est utilisé pour la charge des véhicules, et des externalités qui y sont liées (émissions de CO₂, déchets radioactifs). La FNH a démontré dans une étude publiée en 2017 que les atouts écologiques du véhicule électrique se renforcent dans un scénario énergétique ambitieux associant :

- généralisation des outils de pilotage de la recharge,
- développement des énergies renouvelables (y compris via le développement du photovoltaïque en autoconsommation),
- sortie progressive des fossiles puis du nucléaire, installation de capacités de stockage.

A ces besoins s'ajoute celui d'investir dans le réseau de recharge, afin de consolider un écosystème performant, sobre et résilient pour l'électromobilité.

Ce sont bien ces besoins qui doivent être financés en priorité dans le plan de relance.

Ferroviaire : investir massivement pour décarboner les transports de marchandises et de voyageurs.

■ LA SITUATION ACTUELLE :

Début juillet, le chef de l'Etat a fait part de sa volonté de développer massivement le ferroviaire -fret, petites lignes et trains de nuit- dans le cadre du Plan de relance, afin de décarboner les transports de marchandises et de voyageurs. Cette ambition intervient après des années de désinvestissement de l'Etat, dans un contexte où l'avenir du ferroviaire ne semble même plus pensé en haut lieu, et alors que la SNCF annonce des pertes de 4 milliards liées à la crise du coronavirus. Le chantier est donc immense. Les mesures symboliques ou les aides financières ponctuelles ne suffiront pas.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 MOIS ?



Investir 3 milliards par an en plus pour le réseau ferroviaire

Le montant total des travaux de régénération du réseau ferroviaire pèse, en 2020, 6,2 milliards au total pour 1 650 chantiers programmés. Ils sont notamment financés par SNCF Réseau, et en partie par l'Etat via l'AFITF selon une trajectoire définie par la loi d'orientation des mobilités. La relance du ferroviaire exige des moyens additionnels conséquents. On peut estimer que 3 milliards d'euros supplémentaires par an sont nécessaires. Cela comprend notamment :

- 1,8 milliard d'euros par an pour l'exploitation, la régénération et le développement du réseau (mise au gabarit).
- 1 milliard d'euros par an pour les petites lignes
- 150 millions d'euros pour les trains de nuit.

La relance du fret ferroviaire nécessite une véritable stratégie pour développer les autoroutes ferroviaires notamment à travers l'Europe, mais aussi le réseau territorial, en rénovant les lignes capillaires pour aller au plus près des chargeurs.

En plus des investissements sur le réseau, 200 millions d'euros pour soutenir l'activité, en particulier le transport combiné, mais aussi le wagon isolé, sont attendus, via la baisse des péages, les subventions et l'aide à la pince (aide au transbordement).



Définir un plan d'action pour favoriser l'intermodalité train-vélo

Cela impose deux mesures phares :

- ▶ le stationnement vélo en gare : chaque gare de France devrait 1. être accessible via le réseau cyclable; 2. permettre de stationner son vélo de manière sécurisée; 3. accéder au services : réparation et location.
- ▶ l'emport vélo dans les trains : un nombre minimum de places vélo est attendu dans chaque train pour répondre à l'évolution des mobilités, l'essor du vélo pour les déplacements du quotidien et du cyclotourisme.



Investir 150 millions d'euros par an dans les trains de nuit

La FNH soutient la proposition du collectif *Oui au train de nuit*, qui propose de créer 15 lignes de nuit à horizon 2030 pour relier les régions entre elles par des transversales, compléter l'offre TGV sur les trajets de plus de 750 km. 150 millions d'euros sont nécessaires pour la mise en circulation de nouvelles rames et le déploiement de services à bord.

■ Lire la note : *Trois priorités pour relancer le ferroviaire en France*



VÉLO : EN FAIRE UN VÉRITABLE MOYEN DE LOCOMOTION ET PAS SEULEMENT DE LOISIR

■ LA SITUATION ACTUELLE :

La dynamique enclenchée avec le Plan vélo commence à devenir visible. Partout où le réseau cyclable s'étoffe, le vélo gagne du terrain, avec ses bénéfices pour la qualité de l'air, la santé, le climat et la qualité de vie et même l'emploi. En effet, l'économie du vélo couvre un large champs d'activités : fabrication et vente de vélos et d'équipements, services de location, de réparation, construction et entretien du réseau cyclable. Autant d'emplois non délocalisables. A noter, chaque euro dépensé pour une bicyclette crée plus d'emplois verts que le même euro dépensé pour les voitures. Il en va de même pour les infrastructures cyclables vis-à-vis des infrastructures routières⁴. Enfin, au niveau européen, 130 millions de citoyens font du vélo régulièrement, générant des bénéfices externes de 150 milliards d'euros par an et faisant de l'UE le plus important marché du cyclisme au monde.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 MOIS À VENIR ?



Dédier 500 millions d'euros pour les infrastructures cyclables

Le fonds vélo doté actuellement de 50 millions d'euros par an, auquel s'ajoutent les fonds de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) pour un montant global d'environ 150 millions d'euros, sont insuffisants. La récente accélération du déploiement du vélo impose une montée en charge d'autant plus rapide des investissements, pour atteindre d'ici la fin de l'année un montant équivalent à 500 millions d'euros par an, soit 7,5 euros par habitants. C'est un montant qui pourra être revu à la hausse dans les années à venir.



Rehausser le montant de l'enveloppe du Coup de pouce vélo, de 50 à 100 millions d'euros, pour l'aide à la réparation des vélos.

4 Letters to President von der Leyen, from ECF, CONEBI, ECLF, IMBA, EBMA, CIE : *Investing in cycling to fast track the EU green recovery and EU Green Deal*



Intégrer une aide à l'installation de stationnement vélo, pour les copropriétés notamment, dans le dispositif d'aide à la rénovation des logements.

L'objectif : simplifier la démarche pour les syndicats de copropriété, qui peuvent profiter de la rénovation du bâtiment pour installer un stationnement vélo sécurisé.

Secteur de l'agriculture et de l'alimentation : réguler pour protéger la biodiversité et la santé humaine

Restauration collective : un levier incontournable pour accompagner la transition alimentaire partout en France

■ QUEL EST LA SITUATION ACTUELLE ?

Certes, nous n'avons pas vécu de pénurie alimentaire en France, reste que de nombreuses filières agricoles ont traversé et traversent des difficultés économiques fragilisant de nombreux agriculteurs et agricultrices. De même, la fracture alimentaire déjà forte (5,5 millions de personnes avaient recours à l'aide alimentaire en 2019, soit plus du double par rapport à 2009), s'est aggravée depuis le début de la crise sanitaire du COVID-19. La fermeture de la restauration collective durant la période de confinement vécue entre mars et mai 2020 a augmenté le budget alimentation des ménages, avec pour conséquence une hausse de la précarité alimentaire et des demandes d'aides alimentaires. En outre, alors même que la loi EGalim prévoyait que 20% des repas en restauration collective seront bios en 2022 nous ne sommes aujourd'hui qu'à 4%.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 PROCHAINS MOIS ?



Instaurer une prime à l'investissement de 330 millions d'euros par an pendant trois ans

Cette prime permettra de soutenir les gestionnaires de restauration collective publique et privée dans la conversion des pratiques : mise en place de

formations, d'actions de sensibilisation et d'achat de matériel afin de lutter contre le gaspillage alimentaire, de former à cuisiner des produits bruts et de saison et de végétalisation de l'alimentation. Ces leviers d'action permettront en particulier un accès à une alimentation durable sans surcoût pour les convives et l'atteinte des objectifs de la loi EGalim a minima. La **Convention Citoyenne pour le climat** a également voté en faveur d'une telle prime.



Instaurer une dotation de 10 millions d'euros par an aux collectivités territoriales dédiée à l'animation de 200 systèmes alimentaires territoriaux (SAT) durables

Pour avoir accès à ces financements, les collectivités devraient :

- Avoir pour objectif un SAT soutenable écologiquement, permettant une alimentation accessible à toutes et tous avec pour objectifs :
 - l'installation des paysans et l'accessibilité équitable au foncier,
 - la diversification des productions et des débouchés,
 - la démocratie alimentaire,
 - la transition agroécologique et sociale, l'accessibilité de tous à l'alimentation choisie...
- Présenter une gouvernance participative alimentaire intégrant équitablement les parties prenantes.

Politique agricole commune : une réforme en profondeur pour faire de l'agroécologie et l'agriculture biologique la norme

■ LA SITUATION ACTUELLE :

Entre 2014 et 2020, la Politique agricole commune a irrigué les États européens d'un budget annuel de 66 milliards d'euros. Selon la Cour des comptes européenne, il n'y a pas eu d'amélioration mesurable sur la biodiversité alors même que la PAC était censée être dédiée aux ressources naturelles et à l'environnement⁵. En effet, la part du budget allouée aux aides pour des pratiques agricoles non durables demeure bien supérieure aux soutiens d'une agriculture favorable à la biodiversité, à l'emploi, au bien-être animal, au climat. Pour preuve, en France, l'utilisation de pesticides a augmenté de 25% entre 2008 et 2018.

■ QUE FAUT-IL FAIRE DANS LES 6 PROCHAINS MOIS ?

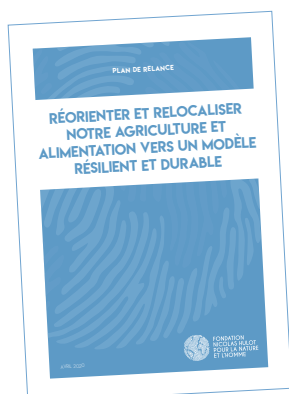


Dédier 50% du budget de la PAC aux systèmes agroécologiques

Alors que la réforme de la politique agricole commune est en cours, le temps est venu de consacrer **au moins 50% de son budget à la mise en place et au maintien de pratiques et de systèmes agroécologiques**. **Comment** : par le biais de paiements pour services environnementaux et d'actions pour le bien-être animal, mais aussi de mesures d'accompagnement à la transition directe (conversion à l'agriculture biologique et mesures agroenvironnementales et climatiques - MAEC). A noter d'ailleurs que la **Convention Citoyenne pour le climat** propose d'inscrire dans le plan stratégique national (PSN) de la PAC le développement de l'agriculture biologique.

Pour cela la France doit porter dans son PSN comme au niveau européen :

- ➔ la revalorisation du 2^e pilier, actuellement cinq fois moins doté que le 1^{er}, pour renforcer les MAEC et les aides à l'agriculture biologique,
- ➔ au moins 40% du 1^{er} pilier consacré à l'échec traduits en paiements pour services environnementaux⁶ au niveau du PSN.



■ Lire la note : **Réorienter et relocaliser notre agriculture et alimentation vers un modèle résilient et durable**

5 Cour des comptes européenne, "Biodiversité des terres agricoles : la contribution de la PAC n'a pas permis d'enrayer le déclin", Juin 2020

6 <https://pouruneautrepaec.eu/wp-content/uploads/2019/07/Note-PSE-PSBEA-Pour-une-autre-PAC-1.pdf>

ANNEXE

Urgence écologique et sociale, les chiffres se suivent et se ressemblent...

La réduction des émissions de GES est beaucoup trop lente :

- En 2050, la France pourrait dépasser son budget d'émissions passant de 46% à 384% d'émissions de plus⁷ ! L'objectif de neutralité carbone ne serait donc probablement pas atteint avant la fin du siècle.
- Au niveau mondial, on se dirige tout droit vers le pire scénario du GIEC RCP 8.5 avec +6°C en 2100. 50% des terres émergées de la planète seraient alors exposées à des conditions létales de température et d'humidité.

L'érosion de la biodiversité progresse à une vitesse dramatique :

- Le dernier rapport de l'IPBES nous l'a rappelé : actuellement, 75% de l'environnement terrestre et 40% de l'environnement marin présentent des «signes importants de dégradation.
- Alors que le Coronavirus rappelle que l'érosion de la biodiversité constitue l'une des causes majeures de l'émergence de zoonoses 75% de l'environnement terrestre et 40% de l'environnement marin présentent des «signes importants de dégradation⁸» .

La crise sanitaire ne fait que renforcer la crise économique et sociale et les inégalités existantes :

- + 80% d'entreprises en cessation de paiement attendues d'ici la fin d'année pouvant entraîner 250 000 suppressions de postes supplémentaires (OFCE).
- La Covid-19 a exacerbé les inégalités existantes. Une étude française, prépubliée en juillet⁹ par quatre économistes issus de l'Ecole d'économie de Paris, met en évidence une surmortalité particulièrement importante dans les communes les plus pauvres : les trois quarts des communes du territoire français considérées comme les plus riches ont connu un excès moyen de mortalité de 50% alors que dans le quart des communes les plus pauvres, il atteint 88%.

7 Source : Evaluation de la stratégie bas carbone réalisée par l'ADEME en 2020

8 Source : dernier rapport de l'IPBES

9 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02895908/document>

Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle. Face au péril écologique et climatique, la FNH est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable aux ressources, la solidarité et le bien-être de tous les êtres humains.

Elle s'est donné pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions pérennes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

Justice sociale, nouveaux modèles économiques responsables et démocratie sont au cœur de toutes ses actions.



www.fnh.org



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME