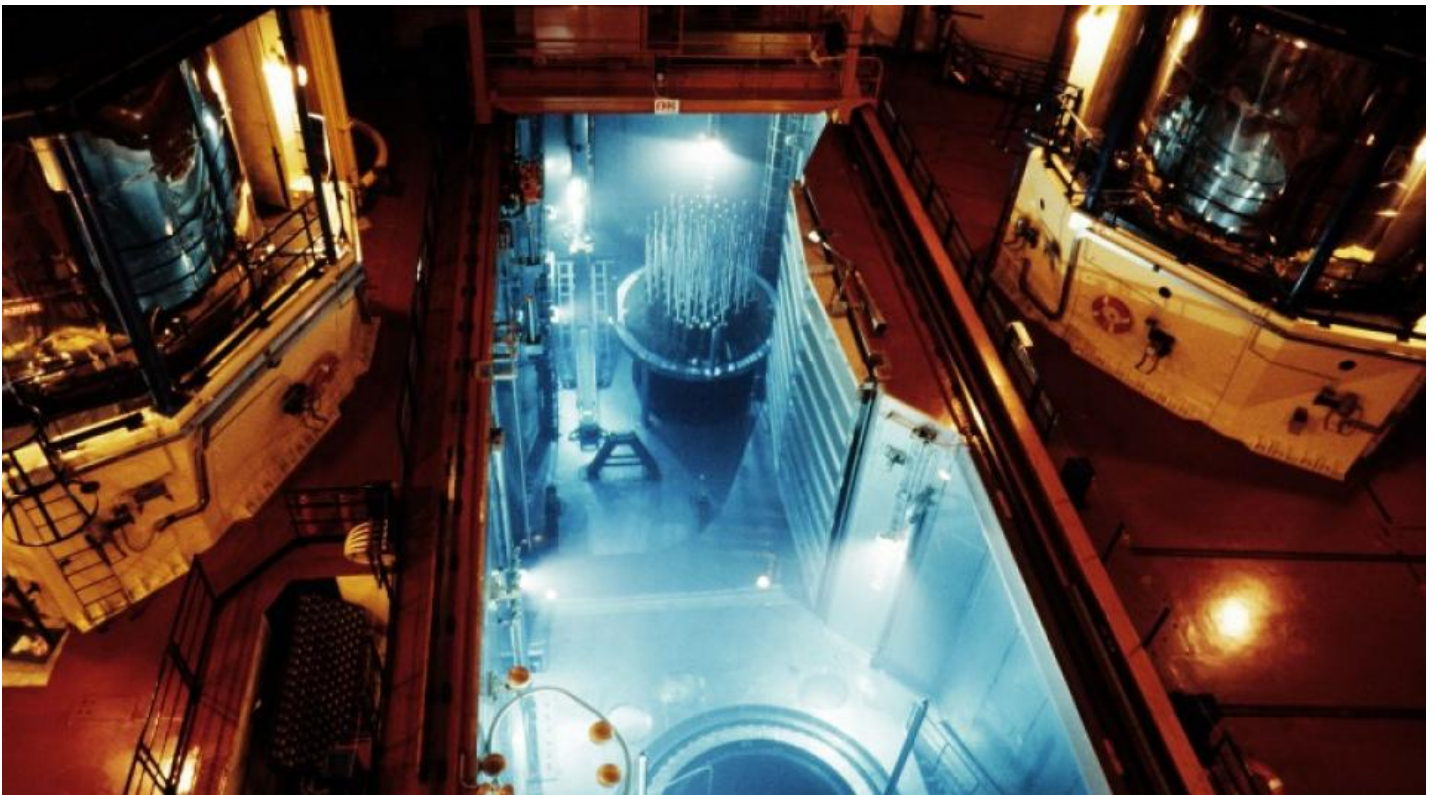


Energies renouvelables, transition du parc automobile français, réduction du nucléaire : les nombreux défis qui attendent la France de l'énergie en 2019



Les défis sont nombreux et le risque de recourir à la matraque fiscale pour y répondre serait une erreur à ne pas commettre.

Avec Stephan
Silvestre

S'il est encore trop tôt pour estimer l'impact réel de la politique énergétique du gouvernement d'Emmanuel Macron depuis son investiture, on peut déjà se faire une idée de l'année 2018, au moins jusqu'au mois de septembre. À ce stade, on peut constater que la consommation globale d'énergie des Français reste stable en 2018, autour de 250 Mtep, niveau stable depuis 2012, après une légère baisse entre 2008 et 2012. Si on décompose ce chiffre global, on observe cette même stabilité pour les trois principales ressources énergétiques que sont le pétrole, le nucléaire et le gaz naturel (en légère progression depuis 2012). Seul le charbon a vu sa consommation baisser notablement au cours des cinq dernières années (voir le graphique 1). Le corollaire, c'est que les émissions françaises de gaz à effet de serre stagnent elles aussi depuis 2012. En effet, les gains obtenus en France (-20% sur les 20 dernières années) sont essentiellement imputables à la désindustrialisation du pays (externalisation de la production) et au redoux climatique (moins recours au chauffage résidentiel et tertiaire).

Graphique 1 : Consommation d'énergie en France par ressource, de 2014 à 2018

Le charbon n'en finit pas de mourir

Bien que le charbon ne représente que moins de 8% des émissions françaises de gaz à effet de serre, il reste particulièrement visé par les gouvernements depuis 25 ans en raison de ses piètres performances environnementales (fortes émissions de CO₂ par kWh électrique produit, émissions de divers gaz et particules nocives à la combustion...). Cependant, en dépit des efforts répétés des derniers gouvernements pour en arrêter définitivement la consommation, il reste utilisé dans quatre centrales thermiques en France métropolitaine en raison de sa souplesse d'utilisation qui permet de pallier instantanément un creux de production des énergies intermittentes (éolienne, solaire) et de son faible coût. Eh oui, le développement des ressources renouvelables en France entraîne un regain de production thermique.

Ainsi, Emmanuel Macron a-t-il, à son tour, promis la fermeture des de ces quatre dernières centrales. Mais le gestionnaire du réseau, RTE, ne peut pas le faire sans mettre en péril l'offre dans plusieurs régions. Il demande donc un nouveau délai, après 2020, pour estimer si le réseau pourrait absorber ces fermetures, c'est-à-dire la mise en service des centrales EPR de Flamanville et gaz de

Landivisiau, le développement de points d'interconnexions avec les pays voisins (pour suppléer aux pics de demande) et l'étoffement des centrales éoliennes du territoire. Le charbon dispose donc d'un nouveau délai de grâce.

Le fiasco de la taxe carbone

Pour ce qui est des produits pétroliers, si la consommation de gazole est en baisse sensible depuis deux ans, elle est compensée par la hausse de celle de l'essence, les consommateurs ayant massivement basculé sur ce type de motorisation (voir le graphique 2). On voit que les nombreuses mesures déjà prises ces dernières années pour limiter l'usage des véhicules thermiques (malus sur les véhicules, limitations de vitesse, restrictions de circulation et de stationnement...) n'ont pas eu d'effet sur la consommation.

Graphique 2 : Consommation de produits pétroliers en France, de 2014 à 2018

Dans ce contexte, le gouvernement français avait décidé à l'automne 2018 d'accélérer la hausse de la fiscalité sur les carburants en vue de tenir la trajectoire carbone en passant la taxe carbone de 44,6 €/tCO₂ en 2018 à 86,2 €/tCO₂ en 2022 (cette taxe est incluse dans la TICPE). Mise en place en 2014 par Ségolène Royal et Jean-Marc Ayrault, cette taxe était initialement prévue à 56 €/tCO₂ en 2020 et 100 €/tCO₂ en 2030. De surcroît, le gouvernement avait décidé de coupler cette mesure à une autre mesure fiscale destinée à faire converger la fiscalité du gazole et de l'essence, cette fois pour des raisons sanitaires (officiellement), à savoir la limitation des émissions de particules fines dans les villes. Mais, au lieu de réduire les taxes de l'essence, ou de faire converger les deux vers un point central, le gouvernement, sous la pression de Bercy, avait décidé d'aligner les deux carburants à la hausse, donc d'augmenter fortement la TICPE sur le gazole. On connaît la conséquence de ces décisions, avec le soulèvement des gilets jaunes et le moratoire sur la hausse des taxes en 2019 prononcé par le gouvernement en novembre. Une hausse brutale de la fiscalité n'a pas le même impact dans un pays où la fiscalité est basse que dans un pays où elle est déjà l'une des plus élevées du monde.

La France devra donc trouver d'autres façons pour faire évoluer son parc automobile (et pas seulement automobile : les poids lourds, les avions ou les bateaux sont aussi concernés). Pour cela elle dispose d'un atout majeur : une électricité bon marché et décarbonée. Plutôt que de réfléchir déjà à la façon de taxer davantage l'électricité automobile (comme le fait Bercy), il faut encourager le développement de véhicules électriques, hybrides ou à hydrogène et alléger au maximum leur fiscalité. Ainsi, la part de marché des véhicules hybrides et électriques en Californie a passé la barre des 10% en 2018, alors qu'elle atteint à peine 2% en France. Pourtant, les taxes californiennes ne représentent que l'équivalent de 9,3 centimes d'euros par litre d'essence ou de gazole (auxquels s'ajoutent respectivement 4,2 c€ par litre d'essence et 5,6 c€ par litre de gazole de taxes fédérales), contre 94 c€ par litre d'essence et 85 c€ par litre de gazole en France. On peut aussi prendre l'exemple du Canada, avec une part de marché de 8,3% (été 2018) pour des taxes de 16,4 c€ par litre. On voit manifestement que la solution ne réside pas dans la fiscalité punitive, mais bien dans l'innovation.

Quelle stratégie pour le nucléaire ?

Grâce notamment au recours massif à l'électronucléaire, la France peut afficher l'une des meilleures intensités carbone de la planète (niveau d'émission de gaz à effet de serre rapporté au PIB), à seulement 130 tCO₂/M\$ en 2016, contre 170 en Italie, 212 en Allemagne, 246 en Europe, 255 au Japon, 290 aux USA, 464 en Russie ou 525 en Chine (moyenne mondiale : 318). Difficile donc pour un gouvernement de remettre en cause un tel avantage environnemental et économique, sans parler de la performance technologique de la filière française qui a longtemps su exporter son savoir-faire. Le gouvernement Macron/Philippe a donc dû chercher une solution pour reformuler l'objectif irréaliste du précédent gouvernement de descendre la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50% en 2025 (loi sur la transition énergétique de 2015) sans s'aliéner la mouvance écologiste. Après des mois de tergiversations et la démission du ministre de l'Environnement, le gouvernement a fini par trouver le compromis suivant, annoncé en novembre par Emmanuel Macron : l'objectif de 2025 est reporté à 2035 et assorti de plusieurs conditions. Afin d'éviter la destruction de la filière française qui résulterait d'une fermeture massive de centrales, le Président mise sur une croissance de la production de 15% d'ici 2028, basée sur un fort développement des énergies renouvelables (quintuplement du solaire et triplement de l'éolien) ; si la consommation nationale est stable, ce surplus devra donc nourrir les exportations. Le plan prévoit, d'ici 2035, la fermeture progressive et sous conditions des 14 plus anciens réacteurs. Les conditions sont liées au prix de l'électricité, à la sécurité d'approvisionnement du réseau et à l'évolution du mix énergétique de nos voisins ; autant dire qu'il existera de nombreux prétextes pour remettre en cause chacune des hypothétiques fermetures. Quant à la filière EPR, elle reste d'actualité pour remplacer les réacteurs fermés, mais pas avant 2035 et le développement par EDF d'une version moins onéreuse de ce réacteur (un EPR-2). D'ici cette date, EDF devra améliorer la conception de son réacteur pour les marchés internationaux, sur lesquels la concurrence fait rage entre les industriels nippon-américains, chinois, russes et coréens. Il faudra faire vite car les chances de la France s'amenuisent d'année en année.

Les défis qui s'annoncent à la France pour 2019 seront donc difficiles à harmoniser. Il lui faudra premièrement trouver des solutions nouvelles pour accélérer la transition du parc automobile vers des motorisations moins thermiques sans avoir recours à la sempiternelle matraque fiscale. Deuxièmement, il lui faudra réduire la part relative du nucléaire dans la production d'électricité sans entraver la remise à niveau de la filière. Cela passera par d'importants investissements, notamment dans les points d'interconnexion frontaliers, alors que de nouvelles ponctions sur les factures des Français seraient pour le moins mal perçues. Il faudra savoir patienter quelques décennies pour que cette part passe ne serait-ce que sous les 65%. Troisièmement, il lui faudra repenser le modèle économique des énergies renouvelables afin qu'elles trouvent leur place dans le mix énergétique français sans tirer éternellement sur la machine à subventions et sans imposer au gestionnaire du réseau le maintien de centrales thermiques qui ne font que dégrader les performances environnementales de l'outil français. La voie la plus pertinente et celle de l'innovation dans le stockage de l'énergie électrique. C'est une filière dans laquelle la France peut se démarquer et créer des emplois, profitons-en.