



NOTE DE LECTURE



Christian DUBOST, administrateur et membre du Bureau du Comité 21

1er réseau d'acteurs
du développement durable

www.comite21.org





Synthèse Critique

L'Europe, pour enclencher réellement sa nécessaire transformation écologique, a besoin d'un imaginaire, d'un modèle de gouvernance, d'une politique économique affirmée et d'une stratégie géopolitique, ce que les auteurs appellent « *une boussole écologique* ». Celle-ci doit clairement intégrer les limites planétaires, avec lesquelles il n'est pas possible de négocier. Deux chapitres du livre sont consacrés aux boussoles chinoise et états-unienne, qui correspondent à l'histoire des peuples, et à la philosophie générale de ces États. Il doit en être de même pour l'Union Européenne, qui a jusqu'à aujourd'hui trop compté sur l'élaboration de normes contraignantes sectorielles, de plus en plus difficilement acceptées, au risque de voir la transition écologique stoppée par la montée des populismes et conservatismes.

David Djaïz et Xavier Desjardins appellent ainsi à une grande politique industrielle européenne, un « *Pacte vert de seconde génération* » plus transversal, réorienté vers le soutien à l'industrie verte, avec une forte composante en matière de recherche, développement et innovation (création d'une grande agence européenne), afin que l'Europe maîtrise beaucoup mieux qu'aujourd'hui son destin sur les technologies de la transition. Cela passe par un soutien massif aux filières clés (batteries, photovoltaïque, éolien en mer, stockage de l'électricité, réseaux...), financé par des recettes nouvelles en provenance de l'économie carbonée et des hauts patrimoines. Ils plaident également pour une inventivité contractuelle (une « *écologie du contrat* »), et une responsabilisation des échelons décentralisés, avec un travail approfondi par secteur d'activité et par territoire. Ils préconisent enfin de ne pas ignorer le volet des consommateurs/citoyens avec une proposition innovante -mais insuffisamment précisée- d'un « Pass Climat » permettant à chaque européen de financer ses investissements en matière de transformation écologique (rénovation énergétique, électromobilité...).

L'approche est cohérente, même si la sobriété, ardemment promue par notre association, n'est guère mise en avant dans l'ouvrage. Elle peut paraître parfois peu réaliste ; certes, la transformation écologique ne se fera pas « au fil de l'eau », sans évolutions fortes, mais le manque de profondeur concernant plusieurs propositions constitue une claire lacune.

La question de la temporalité est également posée, et seulement partiellement résolue, dans l'ouvrage. Avec la mise en exergue, dès la première page, du fait que « *la transformation écologique... n'a pas commencé* », les auteurs sous-entendent clairement que l'urgence à agir est désormais très grande. Mais comme dans beaucoup d'ouvrages sur le sujet, le chemin n'est qu'esquissé : comment concilier les échéances de très court terme (on sent que Djaïz et Desjardins ont voulu que le livre pèse sur le débat électoral européen) et celles du long terme (les trois décennies à l'issue desquelles nous sommes censés avoir atteint la neutralité) ? Il est étonnant que le lien, assez évident, entre court et long termes, que constitue la planification écologique ne soit pas traité dans cet ouvrage, alors que le précédent opus de David Djaïz (*Le Nouveau Modèle français*), remarquable, était précisément consacré à ce sujet, avec en particulier une stratégie forte autour de l'économie du bien-être.

L'ouvrage conserve toutefois l'immense qualité de proposer un futur européen positif, qui ne soit pas un repli sur soi, un réel cap avec cette boussole écologique qu'il nous appartient de construire.



Introduction

Les auteurs partent de l'affirmation, provocante, que la transformation écologique n'a pas commencé ; en effet, en 2022, 82% de l'énergie consommée dans le monde est d'origine fossile et cette proportion n'évolue pas depuis quatre décennies. La consommation mondiale de charbon a même augmenté en 2023 par rapport à 2022...

Les auteurs s'interrogent : « *pourquoi la lutte contre le changement climatique se trouve-t-elle dans tous les discours et presque nulle part dans les faits ?* ». Le constat est sévère, et amer aussi : « *il ne se passe rien, ou si peu : des actions désordonnées, sans effet d'ensemble. Pire, les timides mesures écologiques déjà engagées rencontrent souvent de virulentes oppositions partout en Europe* » ; chaque pas en avant provoque des crispations, des blocages unissant populistes, extrême droite et conservateurs. Djäiz et Desjardins en appellent à Machiavel qui « *savait trop bien qu'en situation d'urgence les spéculations sur la cite idéale sont de peu de secours* », et que la pensée politique se forge dans l'action.

Alors comment faire ? Les auteurs apportent une réponse tranchée : il convient de faire une révolution, sur trente ans, avec un unique objectif, celui de « *rendre la planète habitable pour nos enfants* ». Ceci passe par :

- un choc d'investissement ;
- un choc de justice ;
- un art du changement conciliant innovation technologique et inventivité sociale.

PARTIE 1 - LA TRANSFORMATION ÉCOLOGIQUE N'A PAS COMMENCÉ

Les auteurs font le parallèle entre la révolution écologique à venir et la révolution industrielle :

- changement de ressources énergétiques (en miroir de ce qui s'est produit lors de la révolution industrielle ; il s'agit donc de rebasculer des fossiles aux énergies renouvelables) ;
- déploiement de l'innovation scientifique, en vue notamment d'une électrification des usages ;
- massification des investissements¹ mais aussi des désinvestissements.
-

Mais au contraire de la révolution industrielle, « *les gains de confort matériel offerts au consommateur seront limités* », ... pour autant qu'ils existent, pourrait-on ajouter. Les auteurs évoquent dès ce stade du livre les « *exigences de sobriété énergétique et matérielle* ». Dans un autre passage, le livre définit au détour d'un paragraphe la transformation écologique comme consistant « *à consommer moins d'énergie, de matière, d'eau, et de ressources tout en maintenant le même niveau de production* » sans que ce credo du découplage (qui « *continuer à créer de la valeur tout en organisant une véritable descente énergétique et matérielle* ») ne soit réellement illustré, et donc assumé. La sobriété (ne parlons pas de décroissance...) n'est en effet quasiment plus jamais évoquée au-delà de cette citation de principe dans les premières pages. La mise en exergue dans la

¹ 1000 milliards d'euros par an seraient nécessaires selon le cabinet McKinsey pour la décarbonation des énergies fossiles en Europe

première partie d'un clivage entre mouvances « *moderne* » et « *non moderne* », l'usage de ce dernier qualificatif étant délibérément préféré à celui de « *post-moderne* », constitue un témoignage supplémentaire de l'approche délibérément « *techno* » des auteurs.

Cette seconde révolution, écologique, que les auteurs appellent de leurs vœux doit être mise en œuvre à un rythme beaucoup plus rapide que la révolution industrielle, sur une trentaine d'années, afin d'atteindre la neutralité climatique en 2050 « *si l'on veut éviter de basculer dans l'inconnu climatique* ».

La révolution écologique devra donc « *être une transformation rapide, radicale et unidirectionnelle..., une révolution "obligée" au double sens du terme, à la fois inévitable et fortement dirigée* ». Une révolution systémique et sans précédent.

Qui doit payer ?

Sans prononcer le mot d'acceptabilité², les auteurs évoquent les difficultés pour chaque acteur de faire des efforts, chacun considérant son activité comme essentielle et sa consommation modérée et à faible impact.

Djaïz et Desjardins prennent l'exemple de la compétition, qualifiée à juste titre de frontale, autour de la biomasse : nourrir les hommes, les animaux, faire voler des avions ou rouler d'autres engins de transport... comment concilier les différents usages, alimentaires et énergétiques et comment maîtriser le risque, pointé du doigt par les auteurs, d'une captation par le secteur aérien, plus riche ?

Aujourd'hui la biomasse d'origine agricole « pèse » environ 40 TWh au niveau énergétique³, et les auteurs considèrent qu'un quadruplement est possible⁴. Mais dans le même temps la FAO⁵ souligne que la consommation annuelle de viande pourrait augmenter, plus rapidement que la population mondiale, de près de 50% (de 320 à 460 Millions de tonnes). On notera au passage que la consommation annuelle individuelle de viande poursuivrait sa croissance, en passant de 41,5 à 48 kilogrammes par personne et que cette quantité est le double de celle que préconise la récente étude Réseau Action Climat / Société française de nutrition pour notre pays (450 grammes par semaine soit environ 23,5 kg par an).

La transition met par ailleurs en relief des oppositions entre territoires urbains et ruraux, entre centres et périphéries, oppositions qui concernent divers domaines y compris celui de l'énergie : « *les habitants des zones rurales ont le sentiment qu'on leur demande désormais de produire l'énergie nécessaire au fonctionnement des systèmes urbains, sans qu'ils en tirent une part équitable des bénéfices* ». Éoliennes, fermes solaires, parcs naturels... autant de sujets de polémiques, pour les auteurs. Les résistances se manifestent aussi ailleurs pour la mise en œuvre des objectifs en matière de biodiversité, avec notamment la protection d'au moins 30% des terres (protocole de Montréal, 2022). Les auteurs égratignent au passage les environnementalistes européens qui veulent exporter les normes occidentales de conservation des aires protégées au détriment des pratiques traditionnelles de conservation portées par les populations locales.

² Une des critiques qu'il convient d'adresser à l'ouvrage est bien celle de ne pas dégager des concepts à partir des exemples proposés : les termes d'acceptabilité, d'injonctions contradictoires... ne sont pas utilisés dans le livre mais par l'auteur de la note. Ce défaut de mise en perspective constitue une véritable faiblesse.

³ 35 TWh selon les chiffres clés de l'énergie 2023

⁴ À la lecture de l'annexe à laquelle les auteurs se réfèrent, on ne comprend pas comment ce quadruplement pourrait intervenir, le tableau évoquant plutôt un doublement à 80 TWh (ce qui est déjà considérable !).

⁵ *Food and Agriculture Organization*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture

L'ouvrage reprend l'information sur les très fortes inégalités en termes d'émissions :

- chaque terrien du premier centile de la population émet en moyenne 101 tonnes de GES contre 6 tonnes en moyenne ;
- le premier centile représente 17% de l'empreinte carbone mondiale alors que la moitié la plus pauvre ne pèse que 11,5%.

Les efforts à consentir dans les trois principaux domaines (rénovation thermique, changement d'énergie de chauffage, voiture électrique) sont en proportion plus importants pour les ménages à faibles revenus que pour ceux disposant de ressources importantes. Les auteurs constatent donc que le poids de la transition écologique pèsera ainsi plus lourd sur les ménages modestes, en ajoutant de manière abrupte « *surtout en l'absence de dispositifs de compensation efficaces de la part de la puissance publique* » sans qu'aucune analyse critique desdits dispositifs (dont Maprim'renov, très différenciée suivant le critère du revenu fiscal) ne soit effectuée.

L'opposition la plus forte est certainement celle entre horizons temporels, notion plus précise que celle de « *compétitions entre générations* » indiquée dans l'ouvrage. Les auteurs mettent en avant les lourds investissements à consentir par les générations présentes, qui reviennent à sacrifier une partie de leur consommation, c'est à dire de leur bien être immédiat, au profit du bien être différé des générations futures, celles qui vivront après 2050 et plus encore après 2100 ». Djaïz et Desjardins enfourchent l'habituel discours sur l'implication plus forte des jeunes « *plus nombreux que leurs aînés à manifester pour le climat et à demander une accélération des politiques écologiques* », affirmation à nuancer lorsque l'on regarde les différentes enquêtes sur ce sujet dès lors que l'on aborde les pratiques concrètes.

Deux petites pages sont consacrées aux autres défis environnementaux : biodiversité, cycle de l'azote et plus généralement limites planétaires, en mettant en relief une certaine « *compétition entre transitions* » : « *la révolution écologique ne recouvre pas un processus linéaire et unifié, mais un faisceau de transformations qui, si elles entrent souvent en résonance les unes avec les autres, peuvent aussi se trouver en compétition et même en contradiction* ». Là encore, on aurait aimé un approfondissement de cette question avec la mise en exergue du choix implicite actuel de la France de privilégier le climat au détriment de la biodiversité avec notamment l'affaiblissement du droit de l'environnement pour diverses installations, les dérogations législatives se succédant à bon rythme...

[Que doit-on changer ?](#)

Au fil de ce chapitre, les auteurs abordent diverses natures de changements.

Les changements du de comportements sont « *nécessaires mais insuffisants* » : la sobriété pourrait permettre de réduire les émissions de 29% selon le GIEC, mais seulement de 16% d'après une étude financée par la Commission. Les auteurs consacrent un long développement à notre addiction à la voiture, rappelant que les français parcourent plus de kilomètres en 2019 qu'en 2008 pour leurs déplacements locaux (mois de 80 kilomètres du domicile suivant la norme statistique) et faisant état d'une « *illusion d'optique, entretenue par le miroir grossissant des médias* » qui survalorisent les démarches de réduction des circulations automobiles (au profit du vélo, de la marche, des transports collectifs) en milieu urbain alors que la situation reste globalement inchangée ailleurs.

Le changement des infrastructures est nécessaire, mais lent dans le secteur des transports du fait de la prépondérance du mode routier et de ses infrastructures : effet de stock, inertie⁶... La solution première réside donc dans la décarbonation du vecteur automobile, avec l'arrivée massive de véhicules électriques ayant une empreinte carbone réduite grâce à leur construction en Europe (quarante usines de batteries en Europe d'ici 2030) dans des pays à l'électricité faiblement carbonée, et à la réduction de la taille et surtout du poids des automobiles.

Le changement se situe aussi au niveau du politique avec le renforcement de sa capacité à convaincre pour « *demander des efforts voire des sacrifices* » au profit non pas d'autres groupes sociaux ici et maintenant comme peuvent le faire des politiques sociales redistributives, mais d'autres entités moins concrètes ou plus lointaines : les générations futures, les pays du Sud, les secteurs de l'économie verte non encore structurés... Comme le soulignent à juste titre les deux auteurs, nous manquons « *de grammaire politique adaptée* ». Et les oppositions sont évidemment nombreuses autour de ce que les auteurs dénomment « *le nativisme fossile* ». La révolution écologique peut être ainsi perçue comme ne faisant à court terme que des perdants. Pour les auteurs, l'alternative est « *entre une révolution écologique obligée mais maîtrisée, gouvernée démocratiquement de bout en bout, ou au contraire des bouleversements planétaires incontrôlables, désordonnés, aux effets potentiellement bien plus dévastateurs, y compris sur le bien-être individuel* ».

PARTIE 2 - LES MODÈLES CHINOIS ET AMÉRICAIN

D'après l'ouvrage, la Chine (33%) et les États-Unis (12,5%) sont les deux plus gros émetteurs de gaz à effet de serre en 2021 et pèsent avec l'Union européenne (un peu plus de 7%) plus de la moitié des émissions. Les chiffres clés du climat 2023 ne donnent pas les mêmes chiffres avec toujours pour 2021 respectivement 29%, 11% et 6,9% ; cette divergence n'est pas anodine, les auteurs n'évoquant pas la croissance désormais beaucoup plus forte du reste du monde. Masquer cette réalité constitue une forte lacune du livre ; le caractère mondial des émissions est de plus en plus marqué avec la nécessité de faire en sorte que tous les pays (et en premier lieu l'Inde dont les émissions explosent) mettent en place des mesures ambitieuses.

La « civilisation écologique » chinoise

La Chine ambitionne d'atteindre la neutralité carbone en 2060. Cette décision unilatérale (la Chine veut décider seule de son destin) est le résultat d'une vaste politique enclenchée il y a plus de quinze ans. La Chine vise ainsi à devenir « *l'atelier écologique du monde* », via le concept de « *civilisation écologique* » promu par Hu Jintao dès 2007. Et Xi Jinping déclarait en 2019 « *nous devons promouvoir un mode de vie vert et bas carbone, fondé sur la modération et la frugalité, à l'opposé d'un consumérisme extravagant et injustifiable... nous devons révolutionner nos modes de vie* ». Cette civilisation prend la forme, pour les auteurs, d'un autoritarisme ou d'un totalitarisme vert, le pouvoir s'appuyant

- d'une part sur la technologie avec des investissements massifs, notamment en recherche-développement (400 milliards d'euros en 2021) mais aussi en soutien à l'industrie ;
- et d'autre part sur le contrôle social, avec par exemple des sanctions pour les entreprises ne respectant pas les normes environnementales.

⁶ Lenteur renforcée par l'incapacité des pouvoirs publics à stopper la réalisation de nouvelles infrastructures routières..

Mais tourner la part des énergies fossiles reste difficile : la Chine a ainsi autorisé en 2022 de nombreuses centrales au charbon, pour l'équivalent de 106 GW de puissance installée⁷. Les chiffres chinois donnent le tournis la puissance fin 2020 du parc éolien était de 282 GW, celle du solaire de 253 GW et celle de l'hydroélectricité de 396GW.

La réindustrialisation verte de l'Amérique

Le chapitre suivant de l'ouvrage est consacré aux États-Unis, et notamment à la politique économique de Joe Biden (« *Inflation Reduction Act* », IRA). L'objectif est tout autant écologique, conformément aux convictions des démocrates en matière de climat, que politique avec des investissements industriels massifs sur le sol américain dans des États en crise pouvant satisfaire les deux Amériques (celle des démocrates, celle des républicains derrière Trump). L'IRA « *prévoit 370 milliards de dollars d'investissements dans les technologies vertes, les énergies renouvelables, les transports et les économies d'énergie* ». Mais la facture pourrait être beaucoup plus importante (certains experts parlent de doublement, et même d'un triplement au vu des chiffres montrant une mise en œuvre à hauteur de 250 milliards dès l'été 2023).

Cette politique embrasse tout le spectre de l'économie :

- la recherche-développement ;
- le soutien à l'appareil productif et l'aide massive à l'installation de nouvelles usines, notamment dans les zones industrielles sinistrées qui bénéficient de majoration de crédits d'impôt. Les auteurs font état de l'émergence d'un mouvement YIMBY à l'opposé du phénomène NIMBY (« *not In my backyard* ») en faveur de l'implantation de telles usines ;
- des subventions ou crédits d'impôt à destination des consommateurs, notamment pour l'achat de véhicules électriques.

L'une des principales caractéristiques de ce plan est sa simplicité : aides fédérales de trois dollars par kilogramme de polysilicium produit, d'un dollar par gallon de carburant propre... L'installation des entreprises s'est accompagnée de mesures drastiques de simplification en matière d'évaluation environnementale (réduction des délais d'instruction de huit ans à moins de deux ans...).

L'IRA est clairement protectionniste ; ainsi pour être aidé, un véhicule électrique doit voir son assemblage final être effectué aux États-Unis avec des matériaux extraits aux USA ou dans un pays doté d'un accord de libre-échange. Selon la Commission européenne, pas moins de 228 milliards de dollars de subventions seraient discriminatoires !

Ces investissements massifs devraient permettre une baisse en 2030 de 40% des émissions de GES par rapport à 2005, loin encore cependant des ambitions affichées (-50 à -52%).

Les auteurs voient dans cette stratégie deux aspects positifs : la capacité à rendre acceptable la transition par une vraie répartition des efforts, et une véritable coordination des divers instruments de l'action publique, avec par exemple :

- en parallèle aux subventions aux ENR, un durcissement des normes pour les centrales à charbon ;

⁷ L'ouvrage comporte de surprenantes inexactitudes : il fait état d'une puissance cumulée en matière d'ENR correspondant à 55% de la puissance mondiale, alors que le poids cumulé de toute l'Asie (hors moyen orient) est de 48% (source IRENA). En réalité, la Chine a représenté 55% des investissements mondiaux en 2022. Il ne faut pas confondre stock et flux !

- la mise en place d'une politique globale de l'hydrogène, portant à la fois sur l'amont (production) et l'aval (consommation, notamment dans les transports lourds et l'industrie).

Il n'en reste pas moins que certains secteurs ne sont pas réellement intégrés à l'IRA, comme l'agriculture, le logement ou les transports collectifs.

Les auteurs identifient quelques points communs aux stratégies chinoise et américaine : existence de « boussoles écologiques » leur permettant d'avancer, incorporation de la politique à l'imaginaire national (respectivement civilisation écologique et ce que les auteurs appellent « *messianisme productif* »), mise en place d'une sorte de contrat social et d'un modèle de gouvernance, dimension géopolitique et internationale, centrage sur un « *écomodernisme* », un technosolutionnisme qui ne prend pas en compte les problématiques de sobriété.

PARTIE 3 - LE PACTE VERT EUROPÉEN

Le chapitre s'ouvre sur une présentation synthétique du *Green deal* ou Pacte vert, avec en particulier son ambition de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 (par rapport à 1990). Les auteurs notent que « *Les principales mesures du Pacte vert sont des réglementations* » avec en particulier la mesure phare que constitue l'interdiction de la vente de véhicules thermiques à l'horizon 2035, mais aussi des objectifs inscrits dans des textes officiels en matière d'énergies renouvelables, d'incorporation de carburants alternatifs dans l'aviation, de renforcement de la capacité d'absorption des sols, de reporting extra financier (CSRD).... Il s'agit « *des normes les plus ambitieuses du monde en termes de climat et de sauvegarde des équilibres planétaires* ».

Les auteurs pointent les inconvénients de cette stratégie :

- le centrage sur la production normative, source de contraintes (au contraire des stratégies américaine et chinoise) et donc d'impopularités. L'ouvrage cite l'exemple de l'émergence aux Pays-Bas du parti néo-agrarien BBB, désormais première force politique au Sénat, constitué pour dénoncer la réduction de l'azote dans l'agriculture ;
- la réflexion en silos avec des directives sectorielles, qui ne constituent pas réellement une vision d'ensemble.

Le *Green deal* comprend également un volet important de tarification du carbone via le dispositif EU-ETS (*Emissions trading system*), permettant de modifier les prix relatifs des biens en conférant une valeur à la tonne de carbone émise (voire évitée). Après un démarrage chaotique en 2005 du fait notamment d'une attribution trop importante de quotas gratuits⁸, une très profonde réforme du marché des quotas carbone est intervenue en 2020, dans le cadre du paquet *Fit for 55* : diminution progressive des quotas gratuits jusqu'à leur disparition en 2034, extension du dispositif à d'autres secteurs au-delà de l'industrie lourde, mise en place progressive à compter de 2026 du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières⁹. Mais Djaïz et Desjardins soulignent que l'extension à des secteurs en lien avec la consommation (transport routier, chauffage des

⁸ L'ouvrage indique ainsi que selon le WWF, entre 2013 et 2021, « *les plus grosses industries émettrices ont touché 98,5 milliards d'euros mais n'ont investi que 25 milliards d'euros dans la transition et l'efficacité énergétique* ».

⁹ Les auteurs regrettent, à juste titre, que le secteur agricole et agroalimentaire soit exclu, le fragilisant par rapport à la concurrence étrangère.

bâtiments) va poser des problèmes d'équité sociale ; la création par la Commission d'un fonds social doté de 86,7 milliards d'euros pour en corriger les effets apparaît insuffisante. En effet, *« dans l'industrie, et plus généralement du côté du tissu productif, la mise en place d'un mécanisme tarifaire est utile, car le signal-prix permet aux différents acteurs économiques de s'adapter à la nouvelle donne environnementale en travaillant sur ses coûts... En revanche, la tarification du carbone est beaucoup moins efficace du côté de la demande, pour orienter les comportements des consommateurs, qui sont beaucoup plus "myopes" et court-termistes dans leurs décisions »*, avec de fait une *« sobriété subie »*, les consommateurs ayant une forte préférence pour le présent et une quasi impossibilité à raisonner en cycle de vie.

Le troisième volet du *Green deal*, plus tardif et timide selon les auteurs, concerne le soutien à l'innovation et à l'industrie avec notamment le *Net Zero Industry Act* (NZIA) favorisant l'essor d'une industrie verte européenne dans divers domaines : solaire, énergies de la mer (dont éolien), batteries/stockage énergétique, pompes à chaleur, électrolyseurs et piles à combustible pour l'hydrogène, biogaz, gestion des réseaux électriques, captage et stockage du carbone, auxquels se sont ajoutés le nucléaire et la géothermie. L'objectif est que l'UE produise sur son sol 40% dans ces secteurs¹⁰, et extraie de son sol 10% des matériaux nécessaires (selon l'ouvrage, l'UE importe aujourd'hui de Chine 97% de son lithium).

Les auteurs mettent en avant deux principaux obstacles à la bonne mise en œuvre de ce volet :

- les contraintes budgétaires avec la réactivation des seuils de 3% de déficit et de 60% de la dette totale par rapport au PIB, *« le risque étant que les investissements climatiques soient sacrifiés sur l'autel de la consolidation budgétaire »* ;
- l'encadrement strict des aides d'État afin d'éviter les distorsions de concurrence.

Ils soulignent que *« la réaction européenne paraît clairement faible par rapport aux subventions massives accordées par les autorités américaines aux industries vertes »*, citant le cas d'un industriel (REC solar) s'étant vu offrir une aide publique dix fois plus importante aux USA que dans l'UE. L'effort d'investissement sur le climat devait être selon les experts de l'ordre de 2% du PIB, avec une contribution publique comprise entre 0,5% et 1%, alors qu'elle n'est que de 0,3% dans le cadre du plan de relance post COVID *Next Generation* qui va disparaître progressivement à compter de 2025, sans qu'à l'heure actuelle un nouveau plan ait été élaboré.

Les auteurs appellent ainsi à un *« Pacte vert de seconde génération »*¹¹, réorienté vers le soutien à l'industrie verte, et en diminuant la *« charge administrative »*, afin d'éviter la montée du populisme. Comme le souligne l'ouvrage, *« la question d'une pause, voire d'une déconstruction du Pacte vert, est ouvertement posée »* ; cette question sera au cœur de l'élection européenne de juin.

¹⁰ Entre 2007 et 2017, la part mondiale du photovoltaïque produit en Europe s'est effondrée, passant de 30% à 3%

¹¹ L'ouvrage est particulièrement sévère, voire injuste, vis-à-vis de la politique européenne et du *Green deal*, mettant fortement en relief les points négatifs alors que plusieurs mécanismes ont été amendés pour atténuer les problèmes rencontrés.

PARTIE 4 - UN NOUVEAU PACTE VERT : MODE D'EMPLOI POUR UNE TRANSFORMATION EUROPÉENNE RÉUSSIE

Pour les auteurs, « *il nous revient d'imaginer un mode de société suffisamment désirable et conforme au projet politique européen pour recueillir l'adhésion d'une large partie de la société -et non simplement de quelques franges urbaines, éduquées et aisées* ».

Un nouvel imaginaire de solidarité

Les révolutions industrielles et de la globalisation « *ont favorisé une solide minorité de gagnants... et provoqué une grande cohorte de stagnants voire de perdants* ». Pour les auteurs, ce ne sera pas le cas de la révolution écologique : « *tout le monde sera gagnant et perdant* ». La difficulté réside dans le fait que les pertes seront individuelles et matérielles, visibles à court terme (pouvoir d'achat, confort matériel ou mode de vie), alors que les gains seront avant tout collectifs et immatériels (qualité de la vie...). Les auteurs font le constat que pour ce qui est de la révolution écologique, « *Tout le monde peut mesurer les efforts immédiats et individuels qu'elle requiert ; personne ne peut chiffrer ses bénéfices différés dans le temps ni leur distribution individuelle* ». Il faut selon Djaïz et Desjardins « *assumer politiquement le "voile d'ignorance" sur les effets redistributifs individuels* ». Répondre aux demandes des groupes d'intérêt qui réclament que la transformation soit neutre pour eux est pour les auteurs le plus sûr moyen de ne pas enclencher cette révolution. Ils appellent à une nécessaire solidarité fondatrice, à l'instar du pacte national ayant fondé notre modèle social à l'issue de la deuxième guerre mondiale.

Mais la bonne échelle est ici non pas nationale mais européenne (et même mondiale) et doit prendre en compte une nouvelle dimension : l'environnement non humain avec des bornes écologiques non négociables, en assumant une rupture avec la vision de Descartes (« *nous rendre comme maîtres et possesseurs de la nature* »). La méthode doit aussi être décentralisée et contextualisée et prendre en compte le temps long : plusieurs générations (voire même « *plusieurs dizaines de générations* » !).

La révolution industrielle nous a fait passer, selon Durkheim, d'une solidarité organique (l'interconnaissance) à la solidarité mécanique (élargissement des liens à tous ceux qui contribuent à notre existence) ; il convient désormais d'élargir encore le prisme vers une solidarité écologique.

Les enquêtes le montrent : la méfiance existe en Europe vis à vis d'autrui, et en particulier du politique. Et cette défiance est exacerbée dans notre pays, avec en particulier un très faible niveau de confiance dans les institutions politiques. Ceci constitue un handicap sérieux. Créer un socle de confiance constitue donc une priorité absolue pour le politique.

Un nouveau pacte de production et de consommation

Les auteurs prônent la mise en place d'une grande politique industrielle, permettant d'éviter le scénario où nous dépendrions d'autres continents¹², l'Europe devenant en quelque sorte « *le continent de la douceur* ». Cette politique industrielle volontariste devra surmonter les oppositions, réunissant les conservateurs adeptes de l'équilibre budgétaire, les nationalistes et les « *rêveurs d'une transition écologique immatérielle* ».

¹² On ne voit pas très bien pourquoi cette dépendance serait fatalement vis à vis des États-Unis, comme indiqué dans le texte.

Cette politique industrielle (qui intégrerait une dimension d'équipements militaires, les auteurs considérant que l'absence d'une politique européenne d'armement a joué un rôle dans la faiblesse actuelle de nos industries), doit être radicalement infléchie¹³ autour de trois priorités :

- la R&D, avec la création d'une grande agence d'innovation « *dotée de plusieurs centaines de milliards d'euros* ». Le livre fait des propositions judicieuses de centrage sur un certain nombre de sujets de rupture (et notamment le stockage de l'électricité et l'électrification des procédés), même si les auteurs cèdent comme beaucoup d'autres aux sirènes des avionneurs en évoquant « *l'avion du futur bas carbone* ». Djaïz et Desjardins insistent à juste titre sur la nécessaire indépendance de l'agence, sur l'importance du processus de sélection des projets intégrant chercheurs et industriels, ainsi que sur l'intérêt de solides procédures d'évaluation...
- le soutien massif à la réindustrialisation verte pour le moyen terme (2023-2035) ; « *l'Europe doit fortement amplifier et simplifier sa politique de soutien à la production d'énergie et d'équipement bas carbone* », via une sorte d'IRA européen ;
- la mise en place de politiques minière et de maîtrise des approvisionnements en matériaux critiques.

Pour dégager les centaines de milliards nécessaires, les auteurs proposent de recourir aux produits des marchés carbone (EU-ETS, et taxe carbone aux frontières), de mettre en place un mécanisme d'endettement commun, et d'instaurer une contribution des entreprises de l'économie fossile et des hauts patrimoines, comme le préconise le rapport Pisani-Mahfouz. Ils considèrent également indispensable de simplifier fortement les procédures d'attributions de subventions, la simplicité constituant l'un des atouts majeurs de l'IRA, et de massifier et concentrer les aides, à rebours de la philosophie actuelle visant à n'avantager personne de manière décisive.

Face au volet production, Djaïz et Desjardins préconisent également d'accompagner les ménages, notamment les plus modestes. Le livre développe une analyse sur l'érosion des classes moyennes en Europe, analyse pas vraiment convaincante : il conviendrait plutôt de parler de l'hétérogénéisation de celles-ci. Face aux freins actuels de complexité des dispositifs d'aide et de reste à charge souvent significatifs pour les ménages modestes et les classes moyennes, les auteurs font une proposition radicalement nouvelle et tout à fait intéressante¹⁴ : la création d'un « *Pass climat* » européen, sorte de compte en banque spécifique permettant à chaque ménage de financer leurs investissements écologiques en matière de logement (rénovation thermique, recours à une énergie décarbonée) et de transport (voiture ou vélo électrique...) ; il comprendrait également un volet annuel, permettant par exemple de financer les abonnements aux transports collectifs. Le financement du Pass serait européen, via notamment une contribution exceptionnelle des hauts patrimoines et le système d'échanges de quotas, ce socle communautaire étant abondé aux niveaux nationaux et locaux afin de prendre en compte les spécificités des territoires.

¹³ Le terme n'est pas le plus approprié ; il conviendrait plutôt de parler d'intensification que d'inflexion au regard des priorités proposées.

¹⁴ Le lecteur aurait aimé voir cette idée plus largement approfondie, au-delà des quatre pages qui lui sont consacrées avec notamment des précisions sur son montant, la répartition des financements [NB : les mêmes sources sont évoquées pour les volets production (politique industrielle) et consommation (Pass climat)]

Un nouveau mode de gouvernance

Plutôt que de procéder par injonctions, même justifiées, mais uniformisantes, conduisant à des incompréhensions, rejets, blocages... Les auteurs préconisent de procéder par contrats élaborés et négociés avec les secteurs d'activité et les territoires.

Politique et filières industrielles

Les auteurs croient en l'efficacité de cette démarche contractuelle, qui serait également selon eux plus juste. Ils critiquent les feuilles de route de décarbonation par filière mises en place par l'État en 2021, caractérisées selon eux par une faible mobilisation des acteurs économiques (liée au caractère top-down de la démarche) et l'absence d'engagements précis et vérifiables¹⁵.

Les auteurs évoquent ensuite les nombreuses initiatives locales, expérimentations vertueuses mais qui pèchent par leur incapacité à passer à l'échelle supérieure. Il convient donc pour eux de concilier démarches top-down et bottom-up.

Djaïz et Desjardins préconisent donc la conclusion de contrats de filières pour les différents secteurs d'activité. Deux exemples sont développés :

- la filière automobile dans le cadre d'une démarche portée par FNH et la CFDT, une réelle menace pesant sur une partie des 400 000 emplois du secteur (et notamment pour la filière moteurs, qui pèse à elle seule 85 000 emplois). Un scénario de rebond vers l'électromobilité a été élaboré par ces deux organisations, qui proposent la conclusion d'un contrat de filière, ainsi que des négociations territoriales par bassin industriel ;
- l'agriculture pose des problèmes spécifiques du fait notamment de la concentration extrême des opérateurs de l'amont (semenciers) et de l'aval (groupes de l'industrie agroalimentaire...), à mettre en regard d'un grand nombre d'exploitants agricoles indépendants. Il convient donc « *de modifier l'équilibre des forces entre tous les segments de la chaîne de valeur* », afin de réduire l'asymétrie créatrice de dépendances. Ceci passe par une négociation approfondie sur le partage de la valeur, débouchant sur un contrat de filière, et même un « *contrat social pour l'agriculture* ». Ce contrat matérialiserait « *les engagements fermes et vérifiables pris par les différents acteurs de la chaîne de valeur* », avec des garanties permettant aux agriculteurs de faire évoluer leur production en renforçant la prise en compte de l'environnement. Les services écosystémiques rendus (ou à rendre) par l'agriculture devraient par ailleurs être rémunérés à leur juste prix, et intégrés au contrat. Une convention nationale viendrait acter et sécuriser le chemin « *éco-socio-technique* » vers 2050 avec des étapes en 2030 et 2040. L'exercice devrait être également conduits aux niveaux de chaque branche de l'agriculture, et des territoires, naturellement divers.

Ces deux analyses sectorielles pèchent toutefois par un manque de précisions concernant la méthode à utiliser. Les auteurs préconisent par ailleurs, afin de mieux protéger notre

¹⁵ Constat à nuancer : la feuille de route du transport maritime, que l'auteur de la note a pu consulter il y a quelques mois, était assez claire et exhaustive. Nous sommes simplement les spécialistes de documents de qualité qui dorment ensuite dans des tiroirs ; le respect des engagements ne fait quasiment jamais l'objet de suivi, via des dispositifs « carotte » ou « bâton ».

agriculture, de mettre en place un système de quotas carbone (*ETS-food*) qui semble irréaliste. L'exemple pris du péage autoroutier dans des villes comme Tours, avec un dispositif prévoyant un contrat de performance globale de la mobilité passé entre la société d'autoroute et les transports publics de l'agglomération semble lui aussi peu crédible. Ceci ne remet toutefois pas en cause le discours sous-jacent d'une nécessaire inventivité en matière de contrats, dont la pertinence est avérée : l'innovation n'est pas exclusivement technologique.

L'ouvrage salue également l'initiative de la « convention des entreprises pour le climat », qui réunit un millier d'entreprises autour d'une ambition forte : respect des limites planétaires, baisse de 55% des émissions d'ici 2030.

Territoires et décentralisation

D'autres contrats, par territoire, sont également préconisés de manière systématique par les auteurs. La décentralisation peut constituer un atout pour la mise en œuvre de la transformation écologique, à condition d'être repensée à l'aune de celle-ci. Les auteurs prennent l'exemple de l'urbanisme, propice à l'inventivité. Les auteurs citent plusieurs exemples : réflexions dans le Gers visant à encourager le partage de grandes maisons occupées par des couples âgés et permettant d'accueillir de jeunes ménages travaillant dans la métropole toulousaine, initiative de Rennes métropole consistant à encourager le renouvellement et le recyclage immobilier, avec en particulier une dissociation du foncier et du bâti permettant un abaissement des coûts.

Djaïz et Desjardins, sans remettre en cause l'objectif national de baisse de moitié de la consommation foncière sur la période 2021/2031, première étape vers le zéro artificialisation nette (ZAN)¹⁶, constatent que la mise en œuvre par effet cascade, de l'État vers les Régions puis les intercommunalités, s'est traduite par une absence de différenciation entre territoires. Ils considèrent indispensable de promouvoir la coopération horizontale entre communes et entre territoires pour se répartir l'effort sur ce sujet et plus largement en matière de transition écologique ; cette coopération prendrait la forme d'un système d'échange d'obligations ou d'actions environnementales entre territoires une collectivité faisant plus que son quota en matière de ZAN, une autre développant davantage de projets de mobilité douce, une autre du photovoltaïque.... Dans cette optique, les auteurs critiquent fortement (et cette critique nous semble pertinente) la rectification de la loi octroyant un hectare à chaque commune, qui participe de cette uniformisation et affaiblit les coopérations possibles.

Les deux auteurs soulignent que jusqu'à ce jour, la décentralisation a essentiellement consisté à « *donner aux pouvoirs locaux une capacité forte de peser dans le déploiement [d']équipements de base et des services publics de proximité pour les ajuster aux spécificités du territoire* ».

Les auteurs évoquent les engagements des collectivités en matière d'environnement : agendas 21, initiatives locales telles que circuits courts (notamment en matière de bio et d'agriculture locale au bénéfice des cantines), écoquartiers, transports publics (« *le tramway... est incontestablement un enfant de la décentralisation* »). Mais ils soulignent qu'aujourd'hui les enjeux ont évolué et le paradigme qui s'est mis en place sur les trente dernières années ne

¹⁶ Dans un autre passage du livre, les auteurs comparent les agglomérations de Karlsruhe et de Nantes, caractérisées par de fortes différences de densité et de formes urbaines. D'autres comparaisons avec d'autres pays de l'UE auraient pu être faites, avec des résultats identiques : l'étalement urbain s'avère être un mal national.

permet plus de répondre aux nouveaux enjeux liés à la transformation écologique. Il convient donc de réfléchir à des mutations systémiques, dans une approche plus horizontale, au-delà de la délégation de compétences sectorielles qui montre ses limites lorsque l'on sort de ce cadre, comme le montre l'exemple de l'énergie, où les Régions n'ont de fait pas été forcées de propositions dans leurs SRADDET¹⁷.

Djaïz et Desjardins proposent donc de « *construire une nouvelle architecture de la transition* », en rupture avec la démarche en cascade actuelle. À la suite d'objectifs généraux définis par l'UE et l'État, chaque collectivité apporterait une contribution au regard de ses atouts et handicaps, l'échelon régional étant chargé de faire converger les différentes contributions (qui deviendraient des contrats), en adéquation avec les ambitions nationales, dans des COP régionales aux missions et méthodes redéfinies (conférences de consensus...). L'État garderait une mission d'injonction à l'égard des collectivités récalcitrantes. Dans cette méthodologie remontante, une synthèse/mise en cohérence serait faite par le Sénat (en charge des territoires) puis au niveau européen, chaque pays présentant sa contribution au Parlement européen. Les auteurs partent du principe que 99% des contributions seraient déterminées par alignement progressif. Cet optimisme confine à la candeur, comme le montrent les deux exemples pris par Djaïz et Desjardins (ZAN, énergie) dans lesquels les Régions, via les SRADDET, n'ont pas réellement assumé leur rôle de coordination¹⁸. Édicter un objectif global et compter sur sa mise en œuvre par les parties prenantes est le principe des négociations sur le climat, et notamment de l'accord de Paris. L'avenir nous dira si les objectifs annoncés seront effectivement respectés, ou si les « passagers clandestins »¹⁹ sont légion. En ce qui concerne cette transition décentralisée que les auteurs préconisent, cela nécessite une véritable responsabilisation des collectivités et un vrai courage de leurs exécutifs.

Les outils de la transformation

Les auteurs rappellent que « *le but des politiques régionales de l'Union européenne est la convergence des produits intérieurs bruts régionaux* », confirmant l'importance considérable prise par le PIB dans nos vies. Ils préconisent de substituer au PIB plusieurs indicateurs. Mais beaucoup de données manquent pour la mise en place d'indicateurs alternatifs fiables permettant de suivre correctement la mise en œuvre de nos ambitions environnementales ; l'ouvrage prend les exemples de l'économie circulaire, avec une faiblesse dans la connaissance quantitative des flux, et de la déforestation importée, où le manque de données rend inopérant l'objectif européen.

Un renforcement de l'accès à l'information est indispensable, avec l'acquisition de nouvelles données ou l'actualisation de celles-ci pour plus de transparence (les auteurs évoquent le domaine de l'eau pour lequel l'absence d'actualisation permet le statu quo entre parties prenantes). Les auteurs appellent à un effort considérable en matière de recherche et de savoirs pratiques permettant de modéliser et d'objectiver les décisions, de trouver les bons compromis (exemple : l'installation d'une chaufferie bois est-elle pertinente dans telle ou telle situation ?).

¹⁷ L'exercice des SRADDET s'est révélé globalement décevant, les Régions n'ayant pas réellement saisi cette opportunité pour affirmer des politiques fortes et différenciantes.

¹⁸ L'auteur de ces lignes a par ailleurs vécu dans une commune dont le principal projet en 2023 était la création d'une station-service en régie...

¹⁹ Personne (ou groupe de personnes) qui bénéficie d'un avantage résultant d'un effort collectif, tout en y contribuant peu ou pas du tout.

Djaïz et Desjardins soulignent l'intérêt des démarches de budgets verts et budgets carbone au niveau de l'État et des collectivités. Ils mettent en avant les procédures danoise et néerlandaise de débats au parlement autour de programmes climats annuels. Ils préconisent ainsi la mise en place systématique de programmes pluriannuels pour les investissements au niveau de l'UE, des États et des collectivités territoriales²⁰.



Synthèse Conclusive

On ne peut que partager l'affirmation du livre: « *la transformation écologique impose de casser les silos* ». Pour aider à cette horizontalisation, le livre propose une « *boussole écologique* » pour l'UE, en la comparant à celles présentées pour la Chine et les États-Unis (cf. tableau ci-dessous).

	Chine	États-Unis	Europe
Imaginaire national	Civilisation écologique	Messianisme productif	Un nouveau pacte social-écologique
Modèle de gouvernance	Totalisme vert	Soutien au marché et à l'innovation	Écologie du contrat
Économie politique	Atelier écologique du monde	<i>New Deal 2.0</i> et renforcement de la classe moyenne	Un nouveau modèle de production et de consommation
Géopolitique	Nouvelles routes de la soie	Endiguement de la Chine	Concilier universalisme et réalisme

Priorité est ainsi à donner à l'invention d'un « *nouvel art de gouverner* », tout en conservant le principe de l'État providence permettant d'atténuer les secousses causées par la transformation. Il faut pour Djaïz et Desjardins dépasser la seule approche de la réglementation écologique et son risque de révolte sociale et de marginalisation économique, et ne pas céder aux sirènes de l'autoritarisme même éclairé ou au localisme et au populisme. Ceci passe pour les auteurs par un volontarisme industriel, et « *une écologie du contrat, qui tient fermement les exigences écologiques de long terme (la boussole écologique) tout en offrant une adaptation au plus près des exigences des entreprises et des divers territoires* ». « *L'écologie apparaît comme une opportunité de réenchanter l'Europe mais aussi nos nations démocratiques* ».

²⁰ Le dessaisissement du Haut Conseil pour le Climat des tâches d'évaluation et de vérification des engagements climatiques de l'État au profit du Parlement ne semble pas être une proposition pertinente, au regard du professionnalisme du HCC.