# Transition énergétique : dites la vérité aux Français

www.ifrap.org/agriculture-et-energie/transition-energetique-dites-la-verite-aux-francais

Agriculture et énergie

«



*Facilité et abondance* » voilà ce que nous promettent nos responsables pour gagner la lutte contre le réchauffement climatique : une perspective illusoire alors que les changements proposés sont radicaux, peut-être nécessaires, mais certainement très coûteux. Alors que la COP21 doit se réunir à Paris du 30 novembre au 11 décembre et que le sujet de la transition écologique va abonder les médias, il est temps de dire la vérité aux Français.

Le 20 août 2015, François Hollande a déclaré « La *transition énergétique ne doit pas être un prétexte pour augmenter les prélèvements, je m'y refuse* ». Et avec l'abandon de l'écotaxe camion et de l'interdiction des feux de cheminée censés produire la moitié des particules fines à Paris[1], Ségolène Royal, ministre de l'Écologie et de l'Énergie, a affirmé son engagement contre l'écologie punitive.

Taxe carbone ou Contribution climat énergie ; mais à côté de ces deux mesures très visibles, de plus en plus de taxes et de dépenses mieux dissimulées sont imposées aux Français. Beaucoup plus lourdes pour le budget des Français que le milliard d'euros par an que devait rapporter l'écotaxe poids lourds, restent huit autres formes de prélèvements obligatoires en plein essor :

- Subventions à la production renouvelable d'électricité (CSPE) ;
- Surcoût des agro-carburants ;
- Certificats d'économie d'énergie (CEE)[2] ;
- Surcoût des véhicules classiques ;
- Surcoût construction et rénovation ;
- Taxes, subventions et surcoûts divers ;
- Aide aux pays en voie de développement (PEVD) centrée sur la transition énergétique.

### Surcoût, en milliards d'euros par an pour 2016

| Taxe carbone | Taxe nouveaux renouvelables | Surcoût agro-carburant | Certificats d'économie d'énergie | Surcoût véhicules | Surcoût construction | Taxes et Surcoûts divers | Subventions aux PEVD | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | 5 | 0,75 | 2 | 3 | 5 | 3 | 0,25 | 23 |

**Au total, ces taxes et surcoûts reviennent, en 2016, à tripler la taxe sur les carburants. En 2030, 70 milliards d'euros, à doubler l'impôt sur le revenu.**

**Un cas typique de technologie coûteuse : l'éolien marin**

Le coût de production des éoliennes marines en cours de construction est quatre à cinq fois supérieur à celui des coûts actuels de l'électricité (200-220 euros le MWh contre 42-50). Cette production étant intermittente et aléatoire, et aucun nouveau mécanisme de stockage n'étant proche d'être rentable, son utilité est deux fois moindre que celle de production contrôlable comme celle des centrales au gaz ou nucléaires. Au total le coût des MWh produits par les éoliennes marines sera donc de huit à dix fois supérieur au prix de marché actuel : un écart qui sera payé par le consommateur pendant au moins vingt ans.

- **« Taxe carbone » ou « Contribution climat énergie » : 4 milliards d'euros**

Plus ou moins pour compenser l'arrêt de l'écotaxe camion, le gouvernement a décidé d'augmenter en 2015, et à nouveau en 2016, la taxe carbone sur les produits pétroliers (et aussi sur le charbon)[3] de 2 milliards d'euros en 2015 et de 4 milliards à nouveau en 2016.

| | Essence | Diesel | Fioul domestique | Gaz naturel |
|---|---|---|---|---|
| 2015 | +2,0 ct/litre | +2,4 ct/litre | +2,73 ct/litre | +0,35 ct/kWh |
| 2016 (montant cumulé) | +4,0 ct/litre | +4,8 ct/litre | +5,46 ct/litre | +0,70 ct/kWh |

À l'occasion de l'ultime passage de la Loi de transition énergétique à l'Assemblée nationale, la taxe carbone a été alourdie par un amendement soutenu par le gouvernement : la taxe carbone de 22 euros la tonne en 2016, grimpera à 56 euros en 2020 et 100 euros en 2030. D'après le secteur pétrolier, une taxe de 100 euros entraîne une hausse de 14 à 16 centimes par litre de diesel ou d'essence[4]. Un montant important : quand il est arrivé au pouvoir en 2012, le gouvernement (comme ses prédécesseurs) s'était insurgé contre les prix élevés des carburants et avait baissé de trois centimes par litre le niveau de ses propres taxes et obtenu une baisse équivalente de la part des vendeurs. Une mesure intenable financièrement, prévue pour seulement trois mois, et dont la sortie a été facilitée par la forte baisse des prix du pétrole brut. En 2015, la hausse de la taxe carbone est toujours masquée par la baisse du prix du pétrole, la rendant invisible à la pompe, mais elle reste bien réelle. Quelle sera la position du gouvernement si le prix du pétrole en euros revenait à ses niveaux de 2012 ?

- **Subventions à la production renouvelable d'électricité** : **5 milliards €**

**Charges de Service Public d'Electricité (CSPE) :** Le surcoût engendré par la production d'électricité verte, notamment éolienne et solaire, est en principe relativement bien connue, EDF étant autorisée à le répercuter sur ses clients et à en faire apparaître le montant au dos des factures envoyées aux clients. Mais ce n'est pas vraiment le cas, le gouvernement français, comme son homologue espagnol, reculant d'année en année la prise en compte intégrale de ce surcoût douloureux. Les données de la CSPE qui étaient pour 2014 de 3 milliards d'euros augmentent très rapidement avec la mise en fonction de nouvelles méga-centrales[5], principalement éoliennes (et prochainement offshore).

Lire : Électricité : la taxe « CSPE » expliquée aux « nuls » ,
et **Électricité : obligation d'achat, prix administré, coût évité = opacité**

- **Agrocarburants : 0,75 milliard €**

Les agrocarburants, l'essence et le diesel produits à partir des fruits des végétaux (maïs, blé, colza, betterave à sucre), n'étaient déjà pas compétitifs quand le prix du baril de pétrole était entre 80 et 120 euros : leur coût équivalent est estimé entre 186 et 259 euros le baril pour l'éthanol produit à partir de betterave et entre 263 et 347 euros pour le biodiesel produit à partir de colza. Depuis que le cours du baril de pétrole a baissé autour de 40-60 euros, ces surcoûts (écart de coût) ont automatiquement augmenté. Obligatoirement incorporés à hauteur d'environ 7% dans l'essence et le diesel vendus en France, leurs surcoûts se retrouvent dans les prix de vente à la pompe. Moins performants que leurs équivalents issus du pétrole (on consomme plus de carburant pour parcourir la même distance), ils pénalisent les automobilistes une seconde fois. La culture des plantes destinées à la fabrication d'agrocarburants consomme en France environ deux millions d'hectares de terres agricoles, dont on se demande si c'est la meilleure utilisation possible. En 2012, la Cour des comptes confirmait les doutes sur les avantages écologiques des carburants issus du maïs, de la betterave ou du colza cultivés en France (ou en Europe). Le nom de ces carburants a d'ailleurs été changé de biocarburants en agrocarburants, le précédent terme fleurant bon l'agriculture biologique étant carrément trompeur. Dans ses recommandations, la Cour constatait que « *l'indépendance énergétique ou la réduction des émissions des gaz à effet de serre, n'ont été que peu ou pas modifiés* » et demandait de sortir de ce flou et « *de faire clairement savoir à l'opinion si la politique en faveur des biocarburants est une vraie composante d'une politique de l'environnement ou un simple volet d'une politique agroindustrielle* ». Au total, sur les années 2005 à 2010, la Cour estimait le coût annuel à environ 500 millions d'euros pour les consommateurs et 500 millions pour l'État. La subvention d'État a été supprimée en 2015. Les prévisions pour 2016 ne sont pas disponibles, mais le surcoût pour les consommateurs n'a pu qu'augmenter avec la chute des prix du pétrole.

- **Certificats d'économie d'énergie (CEE) : 2 milliards €**

Le concept derrière ces certificats est de contraindre les vendeurs d'énergie à encourager leurs clients à réduire leur consommation. Dans un spot publicitaire, EDF a bien transformé cette incongruité en gag : le client reçoit un appel de son conseiller EDF lui indiquant qu'il consomme plus que d'habitude, mais convaincu qu'il s'agit d'un cambrioleur, il allume tous ses appareils, y compris le grille-pain.

Le jeu consiste donc pour les entreprises à accumuler assez de « certificats d'économie d'énergie », des sortes de bons points, pour ne pas avoir à payer d'amendes ou pour monnayer leurs CEE auprès d'entreprises moins « vertueuses ». Peu à peu, les fournisseurs de toutes les sortes d'énergie sont soumis à cette contrainte : électricité, gaz, carburants donc EDF, GDF Suez, Total, Carrefour, Leclerc, Auchan … De leur côté les particuliers ou les collectivités locales qui réalisent des travaux d'économie d'énergie gagnent aussi des bons points qu'ils peuvent revendre aux entreprises qui ont besoin de ces certificats.

**Aperçu de la règlementation des Certificats d'Économie d'énergie (CEE)**

Les ***obligés*** sont définis comme étant *"les personnes qui vendent de l'électricité, du gaz, du fioul domestique, de la chaleur ou du froid aux consommateurs finaux et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'État"* mais aussi, depuis la 2ème période, comme *"les personnes morales qui mettent à la consommation des carburants automobiles et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'État."*

L'unité de mesure des **Certificats d'Économies d'Énergie** est le CUMAC (kWh d'énergie finale **cum**ulée et **ac**tualisée sur la durée de vie du produit). Cela représente une quantité d'énergie qui aura été économisée grâce aux opérations d'économies d'énergie mises en place.

À chaque fin de période, les obligés doivent justifier d'un certain nombre de KWh CUMAC économisés auprès de l'État. Ils ont pour cela plusieurs possibilités.

- Ils peuvent investir dans des programmes (d'information, de formation, etc.) éligibles au dispositif et en retour recevoir un certain nombre de Certificats ;
- Ils peuvent jouer un rôle incitatif auprès de leurs clients et les sensibiliser aux travaux d'économie d'énergie (en subventionnant une partie des travaux des particuliers, par exemple) ;
- Ils peuvent enfin acheter des certificats sur un marché des CEE

En cas de non respect de leurs obligations, les obligés devront payer une amende forfaitaire dont le montant s'élève à **2cts d'euro** par KWh CUMAC non économisé.

---

Les grandes entreprises sont donc incitées à faire des campagnes de publicité et de relance de leurs clients plus ou moins utiles, leur permettant de gagner des certificats. De son côté, la gestion de centaines de milliers de particuliers, de collectivités locales et d'artisans réalisant des travaux (isolation, changement de chaudière ...) a nécessité la mise en place d'une administration complexe responsable de la tenue à jour du fichier des intéressés, de vérifier que les travaux sont effectifs et de leur attribuer les certificats correspondants. Des sites complémentaires ont été mis en place par le ministère, par l'ADEME et par tous les grands opérateurs, avec explications très détaillées et des simulateurs de CEE. Une bourse des CEE a été créée avec une cotation de leur valeur. Il est donc très difficile d'estimer le coût des CEE. Le PDG d'EDF avait estimé sa seule contribution à un milliard d'euros par an pour la 3ème période. Ce système complexe génère une majorité de coûts inefficaces que la Fondation iFRAP situe aux alentours à 2 milliards d'euros par an.

- **Surcoût véhicules propres : 3 milliards €**

Les règlementations concernant les véhicules neufs entraînent des surcoûts évalués à mille euros en moyenne par véhicule privé. La subvention à l'achat d'un véhicule électrique (6.000 à 10.000 euros + aide de 1.000 à 2.000 euros dans certaines régions) est proche du prix d'un petit véhicule classique neuf[6] mais le coût total pour l'État reste limité vu la faiblesse des ventes. Les surcoûts concernent aussi les transports publics, la ville de Paris estime par exemple que chaque nouvel autobus hybride puis électrique coûtera au moins 500.000 euros soit entre 40 à 100% plus cher que les classiques diesels.

- **Surcoût construction et rénovation : 5 milliards €**

Les règlementations thermiques, dont la RT2012, imposent des normes pour toutes les constructions neuves, provoquant une augmentation des coûts de 8%. Pour les seuls 340.000 nouveaux logements annuels, le surcoût est estimé par l'iFRAP à 6 milliards d'euros (9 milliards si les 500.000 logements prévus sont effectivement réalisés); 2 milliards pour les bâtiments publics et professionnels.

En parallèle, des plans de rénovation des bâtiments existants sont mis en œuvre pour un coût moyen de 40.000 euros par logement réellement mis au niveau des nouvelles normes. Pour 200.000 logements, le montant est donc de 8 milliards d'euros. Des travaux similaires sont prévus dans les bâtiments publics et professionnels.

Ces travaux sont utiles mais les promesses d'amortissement sur une vingtaine d'années grâce aux économies d'énergie sont très rarement tenues, notamment dans les immeubles collectifs. C'est d'ailleurs pourquoi toute une série de subventions est nécessaire pour motiver des intéressés réticents à réaliser ces travaux, que la chute du

prix du pétrole et du gaz rend encore moins attractifs. L'iFRAP estime que le tiers de ces coûts correspond à des dépenses non justifiées économiquement.

- **Taxes et surcoûts divers : 3 milliards €**

Des surcoûts existent aussi dans la production d'énergie à partir de biomasse. Des installations qui bénéficient de subventions directes de la part de l'État, des collectivités locales, de l'ADEME, et dont les prix de vente de chaleur et de gaz sont fixés par l'État à des niveaux trois à quatre fois supérieurs aux prix du marché.

L'interdiction des classiques ampoules à filament, très simples et plutôt « écolos » car produisant de la chaleur - précieuse en hiver - décarbonée en France, a perturbé le marché des ampoules et contraint les consommateurs à acheter des produits beaucoup plus chers que les anciens. Après le rejet des ampoules fluorescentes, les Français ont été contraints de se tourner vers les ampoules halogènes complexes, coûteuses et consommant plus que les fluorescentes. Comme on pouvait s'y attendre la seconde vague d'interdictions portant cette fois-ci sur les ampoules halogènes a été reportée de 2015 à 2018. Les ampoules LED, remarquables sous de nombreux aspects, encore plus complexes et plus coûteuses, ne sont pas encore capables de remplacer les ampoules classiques dans tous les formats et toutes les fonctions. Leur sécurité sanitaire est, de plus, mise en question par l'INSERM.

Les subventions aux vélos et autos en libre service, le recyclage des produits usagers, l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques (5.000 à 30.000 euros par borne), le remplacement des sacs en plastique par des sacs en papier ou biodégradables, l'interdiction de brûler les déchets agricoles et de jardin et donc la nécessité de les porter en déchetterie ou de les faire broyer par une entreprise, l'obligation faite aux cantines, hôpitaux et collectivités locales de consommer des produits bio et la taxe d'aménagement sur les abris de jardin (http://www.ifrap.org/budget-et-fiscalite/une-taxe-sur-les-cabanes-au-fon... ) ou les piscines sont autant de sources de coûts : comme ses homologues provinciaux, chaque sympathique Vélib parisien revient par exemple à 2.500 euros par an aux contribuables.

- **Subventions aux pays étrangers : 0,25 milliard €**

Un « Fonds vert » a été créé pour aider les pays les moins développés à lutter contre le réchauffement climatique avec un objectif de 100 milliards de dollars par an à partir de 2020, devant augmenter très fortement ensuite.  La France a, à juste titre, beaucoup milité en faveur de ce fonds et s'est déjà engagée à y contribuer pour un milliard d'euros sur les quatre prochaines années. Notre pays accueillant la COP 21, il est probable que nos dirigeants ne pourront pas résister à la pression et augmenteront la contribution de la France très au-delà de 250 millions d'euros actuels par an.  À partir de 2020, la France, dont le PIB représente 3% du PIB mondial, ou 6% du PIB des pays développés, devant contribuer à ce fonds, serait donc taxée de 6 milliards de dollars par an.

## Données 2030

Si en 2016, la transition est encore balbutiante avec par exemple 10.000 voitures électriques vendues par an, en 2030 elle aura atteint sa vitesse de croissance. Depuis 5 ans, la production d'origine nucléaire ne représentera plus que la moitié de la consommation électrique française, tous les nouveaux bâtiments devront produire plus d'énergie qu'ils n'en consommeront, les centrales solaires et éoliennes marines déjà en construction ou qui seront lancées d'ici 2025 produiront massivement et la taxe carbone sur les carburants aura été multipliée par quatre. Conséquences, la taxe carbone coûtera 15 milliards d'euros par an, la CSPE sur l'électricité 25 milliards, les contraintes sur les nouveaux bâtiments 10 à 15 milliards et celles sur les véhicules de transport personnels ou collectifs de 6 à 8 milliards, et la contribution de la France au fonds vert pour les pays en voie ed développemnet de 6 milliards. Avec l'application des autres règlements déjà décidés le coût annuel de la transition énergétique est estimé à 70 milliards par an dans les années 2030-2040. Un chiffre compatible avec celui indiqué par la Cour fédérale des comptes allemande qui estime le coût de l'*Energiewende* à déjà plusieurs dizaines de milliards d'euros par an.

## Conclusion : dites la vérité

Les 23 milliards d'euros de surcoûts annuels représentent, déjà pour 2016, un montant important pour les

Français, surtout en période de crise économique. À titre de comparaison, le budget de la recherche publique française est de 14 milliards d'euros, celui de la culture et de la communication de 7 milliards, celui de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt de 4,7 milliards. Cette charge  triplerait d'ici 2030 en cas de poursuite des plans actuels, et l'annonce que les conséquences seraient pires si on ne fait rien n'efface pas cette donnée : 70 milliards d'euros par an de surcoûts pour la transition énergétique actuelle.

Plusieurs des mesures prises par ce gouvernement, et les précédents, destinées à assurer la transition énergétique sont utiles[7], sans doute prises avec des intentions louables. Mais si le problème du changement climatique est considéré comme vraiment critique, la simple honnêteté serait de reconnaître qu'il va falloir faire de gros sacrifices. Prétendre que les prélèvements obligatoires vont augmenter et que le niveau de vie des Français va s'améliorer constitue un mensonge. L'idée que la mise en œuvre de technologies peu efficaces créerait beaucoup d'emplois nouveaux dans ces secteurs est exacte[8], mais néglige tous ceux qui seront détruits dans les autres et la perte globale de productivité du pays, avec comme conséquence la baisse du niveau de vie des Français. Certains l'envisagent volontiers, et d'autres le trouvent même nécessaire et souhaitable. Des positions choquantes alors que la moitié des Français disposent d'un revenu inférieur à 1.667 euros par mois et que 8,7 millions de personnes vivent sous le seuil de pauvreté avec moins de 1.000 euros par mois.

---

[1] Une autre moitié proviendrait des moteurs diesels, une troisième des particules arrachées aux pneus par les routes, une quatrième des épandages des produits agricoles dans la région Île-de-France et la dernière des centrales à charbon allemandes.

[2] En anglais ETS, *European Union Emission Trading System*.

[3] Certains candidats aux élections régionales envisagent de rétablir les portiques de l'écotaxe camion dans leurs régions, sans supprimer la nouvelle taxe carbone.

[4] L'alignement progressif des taxes sur le diesel et l'essence a (+1ct sur le diesel et -1ct sur l'essence) conduit à une augmentation des taxes de 250 millions d'euros en 2016 et 500 millions en 2017

[5] Qualifiées de « ferme éolienne » ou de « parc éolien » par leurs partisans

[6] Prix Twingo : 9.990 euros.

[7] Ce n'est pas le cas pour des décisions qui vont à l'encontre de la réduction de production de CO2 comme la baisse de production d'électricité d'origine nucléaire.

[8] Cf : Alfred Sauvy et son ironie sur ceux qui veulent  « remplacer les camions par des brouettes »

[9] En 2013, le niveau de vie moyen par personne est de 1.929 euros par mois,

"