

# La politique climatique du nouveau gouvernement allemand

est-elle à la hauteur de ses ambitions ?

## • Introduction

Placée au cœur de la campagne électorale allemande durant l'été 202, la question de l'atténuation du dérèglement climatique a constitué l'un des thèmes électoraux décisifs pour les citoyens allemands<sup>1</sup>. Après les élections, les sociaux-démocrates (SPD), le parti vert (Bündnis90/Die Grünen) et les libéraux (FDP) ont entamé des négociations pour aboutir à une coalition gouvernementale. Le 24 novembre, ces partis ont présenté leur accord de gouvernement, sous le titre « Oser plus de progrès »<sup>2</sup>. Bien qu'appelé « traité de coalition », il s'agit en fait d'une déclaration d'intention et non d'un contrat au sens juridique du terme<sup>3</sup>. Le programme gouvernemental pour les quatre années de la mandature y est détaillé en 177 pages.

La nouvelle coalition gouvernementale est entrée en fonction en décembre 2021. Un mois plus tard, le 11 janvier 2022, Robert Habeck, le nouveau ministre fédéral alle-

mand de l'économie et de la protection du climat, présentait sa première analyse de la situation en matière d'atténuation du dérèglement climatique en affirmant : « **Nous devons tripler les réductions annuelles d'émissions** »<sup>4</sup>. Il annonçait également un programme d'urgence climatique, qui prévoit la présentation au printemps et à l'été 2022 de paquets législatifs devant servir de base au triplement de ces efforts en faveur du climat. Le nouveau gouvernement est par ailleurs pleinement déterminé à soutenir la réforme de la législation de l'UE afin que celle-ci atteigne son objectif de neutralité climatique d'ici 2050.

Depuis vingt ans, l'Allemagne met en œuvre son « tournant énergétique » (*Energiewende*)<sup>5</sup>. Pour parvenir à la neutralité climatique d'ici 2045, cinq ans avant la France ou l'Union européenne, la nouvelle coalition est déterminée à engager ce qui ressemble bien à une révolution de son système énergétique et de son économie. Ce Policy Brief exa-

ÉNERGIE  
& CLIMAT

DÉCRYPTAGE  
FÉVRIER 2022

#allemagne  
#changementclima-  
tique  
#élections  
#eugreenddeal

Leon Leuseur  
Chercheur  
en Sobriété  
énergétique

Marie Delair  
Responsable projets  
et assistante de  
recherche

Thomas  
Pellerin-Carlin  
Directeur du Centre  
énergie de l'Institut  
Jacques Delors  
Chercheur  
senior, politique  
européenne de  
l'énergie

*Les auteurs  
souhaitent  
remercier Camille  
Defard, Andreas Eisl,  
Sébastien Maillard,  
Eulalia Rubio et  
Karin Thalbeg (IJD  
Paris), Sebastian  
Mack et Nils Redeker  
(JDC Berlin) pour  
leurs précieux  
commentaires sur  
ce texte.*

mine le contrat de coalition ainsi que les premières annonces gouvernementales dans chaque secteur<sup>6</sup> (électricité, industrie, mobilité, bâtiments) et offre un aperçu des politiques transversales (innovation, gouvernance, prix du carbone). Il propose en conclusion des recommandations concrètes sur la manière dont la politique climatique de l'UE peut renforcer les points forts et pallier les carences des projets du nouveau gouvernement allemand.

## I. Vue d'ensemble des objectifs et mesures par secteur

### I UNE RÉVOLUTION POUR LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Depuis les années 2000<sup>7</sup>, l'Allemagne est à l'avant-garde du déploiement de nouvelles capacités de production d'énergies renouvelables. Après un fort ralentissement au cours de la dernière décennie<sup>8</sup>, le nouveau gouvernement souhaite accélérer la transition vers un réseau électrique alimenté par les énergies renouvelables. Le contrat de coalition fixe des objectifs ambitieux pour 2030, soit dans moins d'une décennie, date à laquelle les énergies renouvelables devraient couvrir 80% de la demande d'électricité. Celle-ci devrait augmenter de 22-35% en raison de l'électrification des transports et

du chauffage. De ce fait, le traité de coalition vise à :

- **Quadrupler la capacité photovoltaïque (PV)**: Entre autres mesures, le photovoltaïque devrait devenir obligatoire dans les nouveaux bâtiments commerciaux et être massivement déployé dans les bâtiments privés.
- **Doubler la capacité de l'éolien terrestre**: La coalition souhaite affecter 2% des terres aux installations éoliennes terrestres. Pour accélérer leur développement, le gouvernement envisage de faciliter les processus de planification et d'approbation : ces installations devraient avoir la priorité sur les considérations de protection de la nature et être envisagées comme des questions d'intérêt public et de sécurité.
- **Presque quadrupler les capacités éoliennes en mer.**
- « Idéalement »<sup>9</sup>, abandonner toutes les centrales à charbon et lignite d'ici 2030 au lieu de 2038.
- Finaliser la fermeture définitive des centrales nucléaires, telle que prévue pour 2022.

**TABLEAU 1** : comparaison des objectifs des précédents gouvernements allemands et du nouveau avec la situation actuelle des capacités allemandes de production d'électricité et de la demande (sources : Leon Leuser, Institut Jacques Delors, d'après l'Agence allemande de l'environnement<sup>10</sup>, le Programme d'action climatique 2030<sup>11</sup>, le contrat de coalition SPD, Bündnis90/Die Grünen, FDP)

	Situation en 2020	Précédents objectifs à atteindre d'ici 2030	Nouveaux objectifs à atteindre d'ici 2030 <sup>12</sup>
<b>Photovoltaïque</b>	54 GW	100 GW	200 GW
<b>Éolien terrestre</b>	55 GW	71 GW	Défini indirectement pour parvenir aux objectifs requis de 91-120 GW
<b>Éolien en mer</b>	7,8 GW	20 GW	30 GW
<b>Charbon/Lignite</b>	37,3 GW	Sortie en 2038	Sortie idéalement en 2030
<b>Nucléaire</b>	8,5 GW	Sortie en 2022	Sortie en 2022
<b>Gaz</b>	26,1 GW	Pas de cible de sortie définie	Pas de cible de sortie définie
<b>Demande brute d'électricité</b>	558 TWh en 2020	655 TWh	680-750 TWh

En Allemagne, l'acceptation des installations d'énergies renouvelables tient largement à l'engagement des citoyens<sup>13</sup>. Les investissements citoyens et les coopératives énergétiques ont été parties intégrantes de la transition au cours des 20 dernières années. En 2021, les ménages possédaient 30 % des capacités d'énergies renouvelables<sup>14</sup> et les agriculteurs 10 %. La **coalition vise à renforcer la participation citoyenne**. Le nouveau gouvernement souhaite soutenir financièrement les municipalités qui installent des éoliennes ou des panneaux photovoltaïques à grande échelle sur leur territoire<sup>15</sup>. En Il veut par ailleurs faciliter le développement des marchés locaux de l'électricité<sup>16</sup> afin de vendre de l'électricité renouvelable produite localement.

### — Analyse

Si elles sont pleinement mises en œuvre, ces dispositions relatives aux mesures et objectifs **pourraient révolutionner le secteur de l'électricité**<sup>17</sup>. Les objectifs annoncés pour 2030 sont conformes aux principaux scénarios visant à parvenir à la neutralité climatique en 2045. Les mesures envisagées, comme celle consistant à considérer les installations renouvelables comme étant d'intérêt commun, pourraient permettre de limiter les retards dus à des batailles juridiques. Parallèlement, les revenus octroyés aux municipalités pourraient renforcer l'acceptation par les habitants et leur soutien à la production d'électricité locale.

Ces mesures et objectifs ambitieux se concentrent cependant presque exclusivement sur le volet approvisionnement.

C'est aussi le cas pour d'autres secteurs: **le contrat de coalition néglige<sup>18</sup> totalement ou presque les mesures susceptibles de réduire la demande énergétique<sup>19</sup>**. Celles-ci pourraient faciliter la décarbonation de l'économie en réduisant les capacités de production nécessaires.

**Dans le secteur de l'électricité, la dépendance au gaz fossile constitue une faiblesse majeure, mais aussi un risque**. Alors que le contrat de coalition estime le gaz fossile nécessaire «pendant une période transitoire», aucune date de sortie<sup>20</sup> n'est fixée, contrairement au charbon, tandis qu'un nou-

veau gazoduc controversé, NordStream 2, pourrait être approuvé. Les seules dispositions sont un plafonnement de fait à 20 %, compte tenu de l'objectif de 80 % d'énergies renouvelables, ainsi qu'une «compatibilité avec l'hydrogène»<sup>21</sup> de toutes les infrastructures gazières et centrales électriques récemment construites<sup>22</sup>.

### I DÉCARBONATION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE

Selon le nouveau chef de gouvernement Olaf Scholz, parvenir à la décarbonation de l'industrie allemande en l'espace de 23 ans<sup>23</sup> constituerait une tâche majeure de son gouvernement. La coalition souhaite:

- apporter un soutien massif à l'hydrogène vert<sup>24</sup> pour décarboner les processus lorsque l'électrification directe n'est pas possible<sup>25</sup>: **il est prévu d'installer d'ici 2030 une capacité d'électrolyseurs de 10 GW**. La position du nouveau gouvernement sur son acceptation ou non<sup>26</sup> à moyen terme de l'hydrogène gris, bleu et turquoise<sup>27</sup> n'est pas encore très claire. Il envisage aussi d'importer de l'hydrogène vert de pays voisins. À cet effet, il souhaite développer des partenariats énergétiques, y compris avec l'Ukraine et la Russie.
- faciliter les investissements finançant les innovations susceptibles de verdir l'industrie<sup>28</sup> par le biais d'un **Fonds pour le climat et la transformation** géré par la banque publique d'investissement KfW.
- mettre en place des **contrats de différence pour le carbone**<sup>29</sup>: cet outil devrait être utilisé pour indemniser les entreprises en cas de coûts de production plus élevés (par rapport à la production reposant sur des combustibles fossiles) des nouveaux processus industriels innovants neutres en carbone<sup>30</sup>.
- créer une demande pour des produits dont la fabrication est neutre en carbone (par exemple de l'acier et du béton vert) en instaurant des **quotas minimums dans les marchés publics**.
- empêcher les fuites de carbone<sup>31</sup> en promouvant un **club climatique international** visant à fixer des prix minimums communs

du carbone et en soutenant le **mécanisme européen d'ajustement carbone aux frontières**<sup>32</sup>.

- introduire de nouveaux outils de soutien, comme « l'alliance pour la transformation », afin de faciliter le dialogue entre les syndicats, les entreprises et les associations.

#### — Analyse

La coalition cherche à donner le coup d'envoi d'une transformation de l'industrie. Le défi est néanmoins immense: les combustibles fossiles représentent 75 % de l'énergie consommée par l'industrie allemande<sup>33</sup>. **Les réductions d'émissions prévues d'ici 2030 représentent quatre fois celles réalisées au cours des 20 dernières années**<sup>34</sup>. Comme le note la Fédération des industries allemandes<sup>35</sup>, le contrat de coalition crée une base pour la réduction des émissions dans ce secteur. C'est néanmoins la seule chose proposée par la coalition jusqu'à présent: l'amorce d'une décarbonation de l'industrie.

**De ce point de vue, les mesures proposées constituent de premières étapes, qui sont cependant loin d'être suffisantes face à l'ampleur du défi.** La nécessité de tester, de démontrer, de développer et de déployer de nouvelles technologies propres, la quantité d'investissements requis, le temps nécessaire pour l'approbation, la planification et la construction des infrastructures (comme les réseaux de distribution d'hydrogène) ainsi que la pénurie de main d'œuvre<sup>36</sup> vont créer des difficultés. Par ailleurs, dans la continuité des mesures visant à faire payer aux consommateurs la facture pour l'industrie<sup>37</sup>, la nouvelle coalition semble globalement préférer les instruments de soutien à la réglementation.

#### I DES ÉMISSIONS DE TRANSPORTS PLUS FAIBLES GRÂCE AUX VOITURES ÉLECTRIQUES ET AUX TRAINS

Les principaux objectifs dans le secteur de la mobilité sont: **15 millions de véhicules 100 % électriques (BEV)**<sup>38</sup> et **une part de 25 % pour le transport ferroviaire de fret**<sup>39</sup> d'ici 2030. L'objectif fixé pour les BEV implique un **arrêt indirect des nouvelles ventes de véhicules essence/diesel au début des années**

**2030**<sup>40</sup>, tandis que la date limite au niveau européen doit encore être approuvée dans le cadre du paquet Fit For 55. Il convient d'accélérer l'indispensable développement des infrastructures de recharge, avec un objectif de 1 million de bornes de recharge en 2030. Pour réduire les vols courtes distances, des connexions ferroviaires entre les aéroports devraient être améliorées. La coalition cherche à **verdir le transport aérien grâce à des combustibles synthétiques**, en fixant des quotas susceptibles de créer un marché<sup>41</sup>.

Plusieurs programmes visent à **encourager la mobilité multimodale**. La part des investissements dans les infrastructures ferroviaires devrait dépasser celle du financement des autoroutes. Avec le renforcement des connexions ferroviaires interurbaines, l'introduction d'horaires réguliers à l'échelle nationale et la perspective de prix plus faibles, le gouvernement cherche à **doubler le transport ferroviaire de passagers d'ici 2030**. Il envisage d'augmenter les investissements dans les transports publics, de promouvoir les gares multimodales et d'obliger les prestataires de mobilité à partager leurs données et à permettre les réservations entre prestataires. La loi actuelle sur le trafic routier privilégie presque exclusivement le trafic routier et entrave par exemple les mesures visant à favoriser les vélos et les piétons<sup>42</sup>. La coalition propose une **réforme de la loi sur le trafic routier** permettant aux autorités locales de modifier la réglementation dans une optique d'atténuation du dérèglement climatique<sup>43</sup>, en abaissant par exemple la vitesse autorisée.

#### — Analyse

Le secteur du transport a été au cœur de débats houleux après la publication du contrat de coalition. L'un des points épineux portait sur le fait que le ministère était géré par les Libéraux et non par les Verts, ce qui a été largement interprété comme la continuation d'une politique centrée sur la voiture. La cible des 15 millions de véhicules 100 % électriques (BEV) en 2030 est ambitieuse. Les études et experts soulignent cependant qu'un « **changement de motorisation** » ne suffira pas à parvenir à l'objectif d'une réduction des émissions de 48 % par rapport à 1990<sup>44</sup>, en raison de la flotte de véhicules

essence/diesel et de poids lourds existante<sup>45</sup>. Il faudrait des mesures plus strictes, telles que la redevance indexée sur les émissions et la suppression des subventions aux énergies fossiles.

Si la réforme de la loi sur le trafic routier constitue un progrès, d'autres pays sont cependant plus avancés, comme la France où plus de 200 municipalités ont déjà fixé une limite de vitesse à 30 km/h<sup>46</sup>, y compris Paris. Les dispositions relatives aux transports publics, à la mobilité active et aux trains offrent un soutien minimum. Elles ne vont pas inciter à une révolution modale s'écartant des modèles de mobilité centrés sur la voiture<sup>47</sup>. En outre, les dispositions relatives au mode de transport responsable des émissions les plus importantes, à savoir l'avion, sont loin d'être suffisantes<sup>48</sup>.

#### I RENFORCER LE CHAUFFAGE BASÉ SUR DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Dans le secteur du bâtiment, l'objectif principal consiste à parvenir à la **neutralité carbone pour 50% du chauffage d'ici 2030**<sup>49</sup>. Les mesures législatives proposées par l'accord portent sur un renforcement des normes de performance énergétique des nouveaux bâtiments, sur la promotion de feuilles de route gratuites pour la rénovation ainsi que sur un pass numérique pour les bâtiments. Cet accord propose par ailleurs l'aménagement, dans tout le pays, d'un chauffage municipal en identifiant les zones urbaines favorables aux réseaux de chauffage.

L'idée de réduire le prix du carbone en fonction de la classe de performance énergétique du bâtiment pourrait contribuer à surmonter le dilemme propriétaire/locataire. Les rénovations seraient encouragées dans la mesure où le prix du carbone lié au chauffage serait supérieur pour les propriétaires de logements mal isolés. Annoncer que **65% des nouveaux systèmes de chauffage installés en 2025 fonctionneront aux énergies renouvelables** pourrait conduire à un abandon dès maintenant des systèmes de chauffage à base d'énergies fossiles.

#### — Analyse

Annoncer un minimum de 65% d'énergies renouvelables dans les nouveaux systèmes de chauffage en 2025 constitue une belle avancée mais la manière d'y parvenir reste assez floue<sup>50</sup>. Pour atteindre les objectifs climatiques, un abandon quasi-immédiat du chauffage à base de combustibles fossiles serait nécessaire<sup>51</sup>. Outre les systèmes individuels de chauffage à base d'énergies renouvelables, les réseaux de chauffage doivent être étendus et décarbonés<sup>52</sup>, et de nouveaux doivent être construits<sup>53</sup>. Pour y parvenir, le gouvernement devrait obliger les villes de plus de 30 000 habitants à envisager un chauffage municipal et leur offrir les moyens financiers nécessaires<sup>54</sup> pour y parvenir.

Le secteur du bâtiment doit réduire de moitié ses émissions d'ici 2030. Pour cela, la décarbonation de l'approvisionnement doit être combinée à des politiques ambitieuses de rénovation afin d'améliorer considérablement la performance énergétique des bâtiments<sup>55</sup>. Il est tout à fait louable de présenter des feuilles de route pour la rénovation des bâtiments individuels. Mais il est indispensable de définir des normes minimales de performance énergétique obligatoires avec des dates de mise en conformité, et de prévoir une assistance financière et technique adaptée. Discuter de mesures potentielles de sobriété<sup>56</sup> n'est probablement pas compatible avec le slogan de la coalition «Oser plus de progrès». Outre le projet de la construction annuelle de 400 000 nouveaux appartements, l'Allemagne doit trouver des moyens de ralentir la constante augmentation de logements individuels.

## II • Des mesures législatives transversales

#### I L'INNOVATION POUR ATTÉNUER LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Au cours des dernières années, l'Allemagne a investi une part croissante de son produit intérieur brut (PIB) dans la recherche et le développement, dépassant l'objectif de 3% de l'Union européenne. La nouvelle coalition souhaite poursuivre l'objectif du gouvernement précédent consistant à **affecter**

à la R&D 3,5% du PIB d'ici 2025<sup>57</sup>. Pour répondre aux défis futurs, la nouvelle coalition veut créer 20 nouveaux programmes de recherche basés sur des missions, telles que le développement de technologies modernes pour décarboner le secteur industriel (par exemple la sidérurgie) ou la mobilité durable. Le gouvernement prévoit d'apporter son soutien en créant un Fonds de transfert technologique et une nouvelle Agence allemande pour le transfert et l'innovation (DATI).

#### – Analyse

Le programme de la coalition constitue une première étape encourageante pour l'innovation énergétique propre. Les programmes de R&D puis de mise en application dédiés au solaire, à l'hydrogène, à l'économie circulaire et à la mobilité propre sont essentiels pour parvenir au développement et au déploiement d'innovations propres en Allemagne. Combinés à un soutien en faveur d'alliances industrielles spécifiques, ils sont nécessaires pour parvenir à la neutralité climatique en 2045. Cependant, les start-ups technologiques innovantes en matière de climat en Allemagne ont toujours des difficultés à obtenir un financement adapté au cours des premières étapes et les programmes de financement existants ne couvrent pas correctement les besoins de ces technologies propres<sup>58</sup>. En Allemagne comme en Europe, il manque aux innovateurs une demande manifeste de solutions propres et un capital assurant leur développement<sup>59</sup>. Le secteur public peut combler le manque de financements avec différents outils, tels que des subventions de contrepartie, des fonds publics de capital-risque ou des appels d'offres publics. En outre, **l'Allemagne a besoin de montrer l'exemple et de stimuler l'investissement privé vers une innovation énergétique propre grâce à une législation ambitieuse** dans les secteurs clés.

#### I UNE GOUVERNANCE POUR LE CLIMAT RENFORCÉE – AU NIVEAU NATIONAL ET DE L'UE

**La question de l'atténuation du dérèglement climatique se retrouve dans l'intégralité du texte du contrat de coalition.** Dans de nombreux chapitres, l'accord associe l'atténuation du dérèglement climatique à la thématique abordée, qu'il s'agisse

de la diplomatie climatique ou des conditions de vie dans les zones rurales et urbaines. Bien qu'elle soit forte, la loi fédérale sur la protection du climat<sup>60</sup> doit être réformée et renforcée par **une vérification des effets sur le climat** de toute nouvelle initiative gouvernementale. Chaque ministère doit ainsi évaluer l'ensemble des initiatives législatives en fonction de leurs impacts sur le climat. Des synergies sont à attendre à la jonction des questions énergétiques et climatiques, qui sont sous la tutelle d'un seul ministère<sup>61</sup>. En outre, les observateurs prévoient que **le parti vert jouera un rôle stratégique fort sur toutes les questions européennes relatives au climat et à l'énergie**<sup>62</sup>. À la tête des ministères des affaires étrangères et de l'économie, les Verts détiennent deux ministères clés pour coordonner la position du gouvernement sur les politiques européennes.

#### – Analyse

Il est remarquable que le climat soit mentionné tout au long du contrat de coalition. Cela témoigne de la **reconnaissance par le nouveau gouvernement de l'importance de l'atténuation du dérèglement climatique dans tous les secteurs**. La vérification des effets sur le climat renforce la sensibilisation et stimule les réflexions sur le climat de chaque initiative législative. Le projet de réforme de la loi sur la protection du climat est controversé. Dans sa forme actuelle, la loi constitue un outil de mise en œuvre fort mais elle incite à l'adoption de programmes à court terme (majoritairement par des subventions) lorsque les objectifs ne sont pas atteints<sup>63</sup>. Une réforme devrait continuer à permettre de rendre des comptes et d'assurer la mise en œuvre, tout en offrant davantage de flexibilité intersectorielle mais aussi en termes d'atteinte des objectifs. La forte position des ministres verts sur les affaires étrangères pourrait aboutir à une **position plus cohérente en faveur d'une politique climatique ambitieuse au niveau européen**. Cela pourrait même conduire le gouvernement fédéral allemand à utiliser les politiques européennes pour compenser les faiblesses de sa politique nationale, notamment dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie et du transport.

## I PRIX DU CARBONE – UN PRIX PLANCHER ET UNE COMPENSATION SOCIALE

Alors que les prix des quotas d'émissions sur le marché européen du carbone (SEQUE1-UE)<sup>64</sup> ont été faibles pendant des années, ils ont fortement augmenté en 2021 pour atteindre aujourd'hui près de 80 €/tCO<sub>2</sub><sup>65</sup>. Pour encourager une sortie du charbon en 2030 suscitée par le marché, la **coalition cherche à établir un prix plancher d'au moins 60 €/tCO<sub>2</sub>**<sup>66, 67</sup>.

Cependant, en raison de la forte hausse actuelle du prix de l'énergie<sup>68</sup>, la **coalition n'a pas validé une trajectoire de prix plus forte dans le mécanisme national de prix du carbone des secteurs du transport et du bâtiment**<sup>69</sup>. Elle soutient l'introduction au niveau de l'UE d'un prix des émissions dans ces deux secteurs (SEQUE2-UE)<sup>70</sup>. Pour dédommager les citoyens de l'augmentation des coûts des combustibles fossiles, la coalition envisage de réduire les prix de l'électricité en abandonnant la taxe sur les énergies renouvelables<sup>71</sup> inscrite dans la loi sur les énergies renouvelables et d'abaisser la fiscalité. En outre, elle souhaite développer un **mécanisme de remboursement par tête**. Ce mécanisme abaisserait la charge pour les ménages à faibles revenus, voire les rendrait bénéficiaires. En revanche, les ménages ayant les revenus les plus élevés paieraient la juste part de leur contribution au dérèglement climatique<sup>72</sup> qui est en moyenne bien plus élevée.

### – Analyse

L'initiative visant à instaurer un **prix minimum du carbone constitue un signal important** susceptible de conduire à l'abandon du charbon d'ici 2030. Ce prix plancher augmente par ailleurs la visibilité nécessaire aux investissements industriels. Cependant, **l'absence d'accord sur une trajectoire de prix plus forte dans les secteurs du transport et du bâtiment** constitue une lacune importante compte tenu de l'absence de législation ambitieuse dans ces secteurs et de la faiblesse actuelle du prix du carbone au niveau national (30 €/tCO<sub>2</sub> en Allemagne en 2022<sup>73</sup>, contre 45 €/tCO<sub>2</sub> en France). Cela pourrait entraîner d'importantes montées en flèche après 2025, lors de la transformation

de ce mécanisme en un marché national ou européen du carbone sans prix fixes<sup>74</sup>.

**Sur la question du mécanisme de remboursement par tête, le contrat de coalition est flou.** Il ne mentionne qu'un nouvel examen, et non son introduction. La majorité des études ainsi que mouvement des gilets jaunes en France montrent qu'un tel mécanisme doit faire partie intégrante de la législation sur le prix du carbone<sup>75</sup>. La coalition devrait également avoir approuvé la mise en œuvre de ce mécanisme après son développement, afin de montrer qu'elle prend réellement en compte cette question à l'heure de l'augmentation des inégalités<sup>76</sup>.

### • Conclusion et recommandations européennes

De manière générale, s'il est mis en œuvre tel qu'annoncé, ce programme en faveur de l'atténuation du dérèglement climatique est sans doute le plus ambitieux jamais proposé à l'échelle mondiale par un grand pays industriel. Il montre l'ampleur du défi auquel sont confrontés tous les pays du monde: **malgré son ambition relative, ce plan reste insuffisant pour que l'Allemagne contribue à une juste part à un budget carbone mondial qui vise à limiter le dérèglement climatique à 1,5 degré**<sup>77</sup>. **Beaucoup dépendra de sa mise en œuvre au cours des trois ans et sept mois que l'Allemagne a devant elle avant les prochaines élections fédérales.** En raison des luttes potentielles entre les partis de la coalition, ces objectifs ambitieux risquent d'être revus à la baisse par les formulations vagues et les objectifs fixés pour 2030, notamment **si le financement devient un point de contentieux**<sup>78</sup>. Les deux paquets pour l'urgence climatique<sup>79</sup> annoncés pour Pâques et l'été 2022<sup>80</sup> constitueront un premier test à observer avec attention.

### Quelle action de l'Union européenne pour renforcer les atouts et compenser les faiblesses du contrat de coalition ?

Le nouveau gouvernement allemand a annoncé être pleinement déterminé à soutenir la réforme de la réglementation de l'UE, le paquet «Fit for 55»<sup>81</sup>, afin que celle-ci parvienne à son nouvel objectif de neutralité climatique d'ici 2050. Avec la combinaison

des affaires économiques et de la politique climatique dans un même ministère, les institutions européennes peuvent s'attendre à ce que le nouveau gouvernement allemand défende des positions plus ambitieuses et plus cohérentes sur la législation en faveur du climat, et ait moins recours à l'abstention<sup>82</sup>. La Commission européenne et le Parlement européen devraient profiter de cette opportunité pour proposer une législation ambitieuse.

Les trois premières propositions développées ci-dessous contribuent à renforcer les points forts du contrat de coalition. En les adoptant au niveau européen, l'UE soutiendrait les mesures en faveur de la neutralité climatique en Allemagne et dans le reste de l'UE. Les deux dernières propositions sont conçues pour encourager une évolution plus ambitieuse grâce à la législation européenne, dans le cas où les partenaires de la coalition ne pourraient pas s'entendre sur l'ampleur nécessaire des mesures d'atténuation du dérèglement climatique.

- Dans le cadre du marché du carbone, les prix actuels, supérieurs à 80 €/tCO<sub>2</sub>, ont fini par atteindre un niveau encourageant les investissements dans des processus énergétiques et industriels propres. **Le Parlement européen et le Conseil devraient saisir cette opportunité et inclure un prix plancher<sup>83</sup> d'au moins 30 €/tCO<sub>2</sub> en 2022, 70 €/tCO<sub>2</sub> en 2025 et 120 €/tCO<sub>2</sub> en 2030** sur le marché du carbone, dans le cadre de l'actuelle révision du marché du carbone européen<sup>84</sup>. Cela enverrait très probablement un signal fort et offrirait davantage de garanties à toutes les entreprises européennes pour leur planification interne et leur stratégie. Il en résulterait très vraisemblablement un abandon des centrales à charbon d'ici 2030.
- **Les normes relatives à la flotte de voitures et de véhicules utilitaires légers doivent au moins permettre une réduction de 75% des émissions en 2030**, par rapport à 2021<sup>85</sup>. L'Allemagne, ainsi que le Conseil et le Parlement, devraient proposer cet objectif ambitieux dans la révision actuelle du règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures.

L'Allemagne ne sera pas en mesure de parvenir seule à une flotte de 15 millions de voitures 100% électriques (BEV) d'ici 2030. Elle a besoin d'un déploiement massif à l'échelle européenne de véhicules BEV et d'infrastructures de recharge électrique<sup>86</sup>. Conformément à cette hausse des ambitions, la limite de CO<sub>2</sub> fixée pour 2025, avec l'ajout d'un objectif intermédiaire contraignant supplémentaire en 2027, doit être adaptée pour créer une trajectoire réaliste au cours des prochaines années.

- Les besoins d'investissements pour parvenir aux objectifs de 2030 et à la neutralité climatique sont immenses<sup>87</sup>. La Commission européenne devrait élaborer une **proposition en faveur d'un fonds commun pour les infrastructures européennes<sup>88</sup>** en prenant exemple sur *NextGenerationEU*<sup>89</sup>. Un tel fonds **faciliterait les investissements dans des infrastructures pan-européennes pour accélérer la transition climatique et renforcer la souveraineté européenne**. Ces investissements incluraient par exemple les interconnecteurs pour le réseau d'électricité, l'élargissement et l'interconnexion du réseau ferré européen, la construction de canalisations à hydrogène ainsi que des infrastructures numériques<sup>90</sup>. En outre, la Commission européenne pourrait proposer une **réforme des règles budgétaires dans le cadre du Pacte de stabilité et de croissance (PSC)<sup>91</sup>**, en excluant du calcul des déficits publics nationaux les investissements dans les énergies renouvelables et les infrastructures favorables à la transition (par exemple les rails). Cela **permettrait aux États membres d'engager les investissements nécessaires à la transition vers la neutralité climatique<sup>92</sup>**.
- Le déclenchement de la vague de rénovations en Europe et en Allemagne, associé à une **révision majeure de la directive sur la performance énergétique des bâtiments incluant des normes minimales de performance énergétique ambitieuses et favorables au climat**, est essentiel<sup>93</sup>. Cela implique que ces normes résidentielles soient conformes à l'objectif d'une baisse de 60% des émissions des bâtiments de l'UE en 2030 et que la décarbonation soit

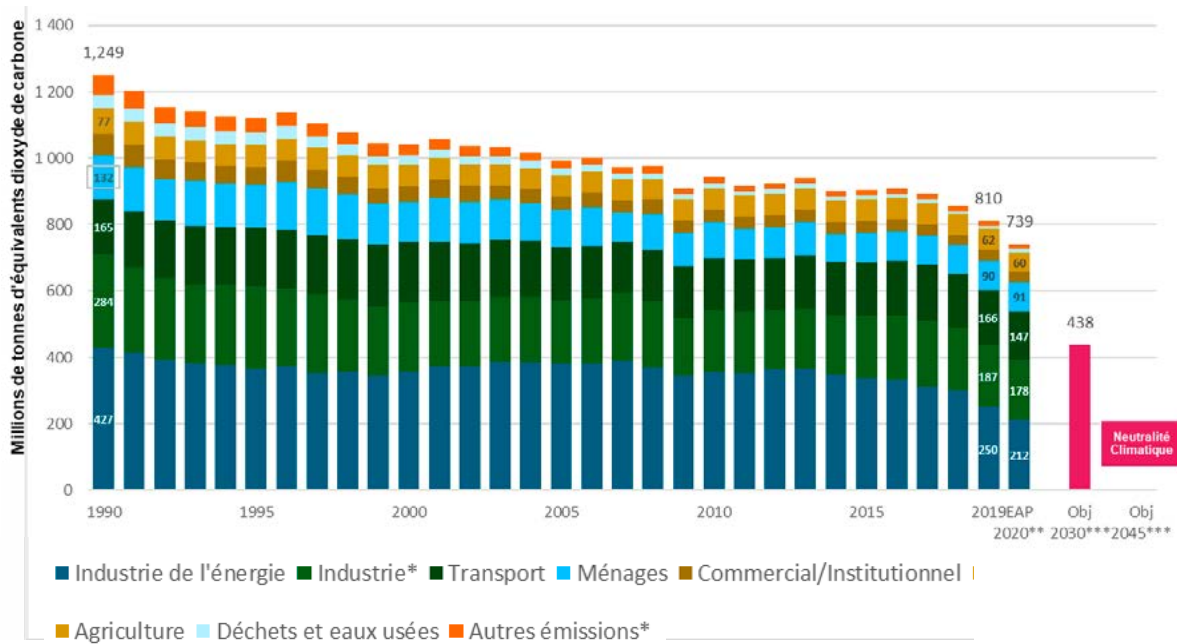


achevée d'ici 2050. Les premières dates de mise en conformité avec ces normes minimales de performance énergétique devraient être fixées avant 2030, s'ajoutant aux moments propices tels que les ventes ou changements de locataire. L'objectif prioritaire devrait consister à accroître le taux de rénovation des bâtiments les moins performants sur le plan énergétique. La rénovation devrait s'inscrire dans une transformation plus globale de nos vies quotidiennes, comme le souhaite la Commission européenne avec son initiative Nouveau Bauhaus européen<sup>94</sup>.

- Pour encourager la transformation écologique de l'industrie allemande, l'UE devrait arrêter de limiter le prix du carbone sur le marché du carbone européen en accordant des quotas gratuits à l'industrie européenne, et donc allemande. Les économies générées par un abandon progressif de ces quotas gratuits d'ici 2030 pourraient être fléchées vers le Fonds pour l'innovation du marché européenne du carbone, qui peut apporter un financement adapté à des projets industriels innovants propres<sup>95</sup>.

## • ANNEXE 1

**GRAPHIQUE 1.** Les émissions allemandes de gaz à effet de serre par secteur entre 1990 et 2020



▲ Source : Agence allemande de l'énergie, Inventaires nationaux des gaz à effet de serre 1990 à 2019).

## • Notes de fin

- 1 Voir l'enquête dans cet [article](#) ou celle réalisée après l'élection dans cet autre [article](#).
- 2 Ce titre fait référence au chancelier Willy Brandt, qui avait dirigé la première coalition entre la SPD et la FDP [entre](#) 1969 et 1974. Il avait conclu son premier discours en tant que chancelier par « Oser plus de démocratie ». Le contrat de coalition est accessible [ici](#).
- 3 Malgré la nature non contraignante et une confiance plutôt faible des citoyens dans les promesses de ces documents, deux études ([ici](#) et [là](#)) de la Fondation Bertelsmann ont conclu que les deux gouvernements allemands précédents avaient adopté près de 80% des mesures proposées au cours de leur législature.
- 4 La loi sur le climat oblige le gouvernement à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 65 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et à atteindre la neutralité climatique en 2045. L'UE a convenu de réduire les émissions de GES de 55 % d'ici à 2030 et d'atteindre la neutralité climatique en 2050.
- 5 Delair & Pellerin-Carlin (2021) : [La transition énergétique allemande - Bilan de 20 ans de choix politiques](#), Policy Brief n° 270, septembre 2021. Institut Jacques Delors : Paris.
- 6 Classement par quantité d'émissions de ces secteurs. Voir Annexe 1.
- 7 Le soutien aux énergies renouvelables en Allemagne remonte au début des années 1990, avec la loi sur l'approvisionnement énergétique de décembre 1990. L'objectif de la loi de 2000 sur les énergies renouvelables est de « permettre le développement durable de l'approvisionnement en énergie, réduire son coût économique en incluant les effets externes à long terme et conserver les sources d'énergies fossiles » (§1 para. 1 EEG, *Erneuerbare Energien Gesetz* – Loi sur les énergies renouvelables). Les énergies renouvelables devraient non seulement réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi permettre la sortie du nucléaire décidée la même année. [Traduction non officielle de l'extrait de la loi]
- 8 Les installations photovoltaïques annuelles ont baissé de 7,9 GW en 2011 à 3,6 GW en 2013 et 1,4 GW en [2014](#). Elles sont remontées à 5 GW/an jusqu'en 2020. Les installations éoliennes ont baissé de 6,5 GW en 2017 à 1,6 GW en [2020](#).
- 9 Le terme « idéalement » est utilisé par la coalition afin d'éviter un nouvel accord avec des fournisseurs d'électricité issue de combustibles fossiles, comme cela avait été le cas lorsque le précédent gouvernement avait fixé l'objectif de sortie à 2038. Un accord comme celui-ci impliquerait des paiements aux entreprises en compensation des profits manqués. Pour la sortie prévue en 2038, le gouvernement avait accepté de verser [4,38 milliards](#) € à deux entreprises (RWE et LEAG).
- 10 Voir les documents sur la [demande énergétique](#) (résumé en français [ici](#)) et les [capacités installées](#).
- 11 Voir [ici](#) – résumé en français [ici](#).
- 12 Ces objectifs sont compatibles avec les résultats des scénarios des six modèles systémiques d'ensemble et des modèles sectoriels, comme l'a montré le projet Kopernikus d'Ariadne (2021) : [Ariadne-Report - Deutschland auf dem Weg zur Klimaneutralität 2045 - Szenarien und Pfade im Modellvergleich](#). Les principaux scientifiques allemands dans le domaine

de l'énergie au sein du groupe « Scientists4 Future » ont même demandé une capacité photovoltaïque de 350 GW en 2030 ([Gerhards et al. \(2021\)](#): contributions aux discussions du groupe « Scientists for Future 7 »).

- 13 Pour une vision plus large de l'implication des citoyens dans la transition énergétique, voir les publications et les futures recommandations du projet [EnergyPROSPECTS](#) sur la citoyenneté énergétique, dans le cadre d'Horizon 2020, accord de subvention de la Commission européenne n°101022492.
- 14 Source : [PV-Magazin.de](#)
- 15 Si, dans ce cas, les citoyens ne bénéficient pas directement des installations des énergies renouvelables, ils en profitent indirectement en raison de la meilleure situation budgétaire de leur municipalité, qui peut ainsi améliorer ses services publics, en termes de garde d'enfants par exemple, ou rénover des bâtiments publics, tels que les piscines municipales.
- 16 Les marchés locaux de l'électricité peuvent être à l'échelle d'immeubles collectifs, de quartiers ou de petites municipalités, avec une électricité renouvelable produite localement vendue directement à des consommateurs locaux.
- 17 Il s'agit d'un élément particulièrement important dans la mesure où la décarbonation des autres secteurs repose sur de l'électricité décarbonée (par exemple des pompes à chaleur pour les bâtiments, des véhicules électriques et le ferroviaire dans le secteur du transport).
- 18 Les exceptions concernent les rénovations dans le secteur des bâtiments et le secteur de la nutrition, avec par exemple de nouvelles exigences pour limiter les produits carnés et laitiers dans la restauration collective.
- 19 Les mesures du côté de la demande sont importantes, dans la mesure où elles facilitent la transition énergétique en réduisant la demande en énergie, qui diminue à son tour les [coûts économiques globaux](#) d'un tiers (175,7 par rapport à 289,5 milliards €) pour parvenir à des émissions nulles, comme le montre une [étude de la Commission européenne](#) de 2018.
- 20 Certaines fuites estiment que l'accord pourrait fixer à 2040 la date de sortie du gaz fossile.
- 21 Un certain nombre de centrales à gaz fonctionnant à l'hydrogène sont prises en compte dans divers scénarios, même lorsque la neutralité climatique sera atteinte, et ce afin de stabiliser le réseau : ainsi, le projet Ariadne prévoit une réserve de flexibilité d'environ 42 TWh par an (issue de l'hydrogène et du biométhane) en 2045.
- 22 Cependant, les prix de l'hydrogène restent trop élevés à court terme. Des économies d'échelle sont nécessaires pour rendre économiquement réaliste l'utilisation de l'hydrogène vert pour la production d'électricité.
- 23 Voir par exemple l'[article de Reuters](#) citant Olaf Scholz : « Nous avons environ 23 années devant nous pour abandonner les combustibles fossiles, et nous y parviendrons, ce qui implique la plus grande transformation de notre industrie et de notre économie des 100 dernières années. » [traduction non officielle]
- 24 L'hydrogène vert signifie que l'hydrogène est

- produit à partir d'électricité renouvelable dans des électrolyseurs qui divisent les molécules d'eau (H<sub>2</sub>O) en un atome d'oxygène et deux d'hydrogènes.
- 25** C'est le cas par exemple dans la sidérurgie et l'industrie des matières premières, ou pour les émissions du transport maritime et aérien.
- 26** [Robert Habeck a affirmé](#) en janvier 2022 que seul l'hydrogène vert serait subventionné.
- 27** Hydrogène issu d'énergies fossiles, principalement de gaz fossile : gris – le CO<sub>2</sub> est émis dans l'atmosphère ; bleu – le CO<sub>2</sub> est stocké sous terre, par exemple dans de vieux gisements de gaz, en utilisant la capture et le stockage du carbone ; turquoise – le CO<sub>2</sub> sous forme de carbone solide pouvant être stocké.
- 28** Le 14 décembre, le nouveau gouvernement a annoncé un budget supplémentaire de 60 milliards € pour le Fonds pour le climat et la transformation. Le contrat de coalition indique que le fonds devrait être abondé davantage dans le budget 2022.
- 29** McWilliams, B. and G. Zachmann (2021): '[Commercialisation contracts: European support for low-carbon technology deployment](#)', Policy Contribution 15/2021, Bruegel
- 30** Les contrats de différence pour le carbone sont conformes aux nouvelles lignes directrices de l'UE en matière d'aides d'État.
- 31** La fuite de carbone désigne la situation qui pourrait se produire si, pour des raisons de coûts liés aux politiques climatiques, les entreprises devaient transférer leur production dans d'autres pays où les contraintes en matière d'émissions sont plus souples" Commission européenne.
- 32** « Une fuite de carbone fait référence à la situation dans laquelle se trouvent les entreprises lorsqu'elles doivent, en raison de coûts liés aux politiques climatiques, transférer leur production dans d'autres pays ayant des contraintes d'émissions moins fortes ». Commission européenne. [Traduction non officielle]
- Mécanisme visant à harmoniser le prix du carbone des produits européens et des importations. Voir par exemple : Pascal Lamy, Geneviève Pons & Pierre Leturcq, « [Une proposition d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne – Verdir la politique commerciale de l'UE – 3](#) », Europe Jacques Delors, Policy Paper, juin 2020.
- 33** 20% des 25% restants de l'énergie consommée sont issus de l'électricité, qui n'est pas non plus complètement décarbonée.
- 34** Selon l'étude « [Klimapfade 2.0](#) » de la Fédération des industries allemandes.
- 35** Voir l'[évaluation](#) positive d'ensemble.
- 36** En raison de l'évolution démographique, la main d'œuvre connaîtra une baisse de 3,9 millions en 2030 ([Ministère fédéral allemand de l'économie](#)).
- 37** Les consommateurs doivent payer une surtaxe dans leur facture d'électricité issue d'énergies renouvelables (taxe inscrite dans la loi sur les énergies renouvelables) en raison d'exemptions dont peut bénéficier l'industrie.
- 38** En octobre 2021, l'Allemagne comptait 517 000 véhicules 100% électriques (BEV) selon [Statista](#). En janvier 2021, [48,2 millions de voitures](#) étaient immatriculées en Allemagne.
- 39** La part du fret ferroviaire était de 19,5% en 2017 selon [Allianz pro Schiene](#).
- 40** Une étude réalisée par [Prognos](#) modélise des objectifs sectoriels ainsi que les mesures législatives respectives dans le transport. Elle estime que 86% des nouveaux véhicules immatriculés sont électriques (BEV) : la flotte de véhicules électriques sur les routes allemandes s'élève donc à 16 millions. Une étude de l'Institut de Wuppertal pour le climat, l'environnement et l'énergie intitulée « [Die Rolle von Elektroautos in der Mobilität von morgen](#) » [Le rôle des voitures électriques dans la mobilité de demain] établit que la part des véhicules 100% électriques (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV) s'élève à 95%. La « [Plateforme Mobilité future](#) » du gouvernement estime que la barre des 80% de nouvelles immatriculations électriques sera dépassée si la flotte compte environ 14 millions de véhicules BEV et PHEV en 2030. Cela impliquerait des normes automobiles bien plus strictes au niveau de l'UE, avec une réduction de 70-80% des GES par rapport aux 55% actuellement proposés. [J'ai rajouté « des GES » car cela me semblait plus clair][c'est bien]
- 41** Transport & Environment (2021): "[FAQ: the what and how of e-kerosene. Why the aviation sector needs e-kerosene, and how to deploy it sustainably](#)"
- 42** [24 maires](#) de grandes villes et [Agora Verkehrswende](#) ont demandé une réforme de la loi.
- 43** L'accord indique (page 52) que la loi sera adaptée de sorte que « outre la fluidité et la sécurité du trafic, les objectifs en termes de protection climatique et environnementale, de santé et de développement urbain soient pris en compte afin de laisser aux États et municipalités une marge de manœuvre pour la prise de décision ». [traduction non officielle]
- 44** Émissions actuelles et objectifs dans le secteur du transport d'après l'[Agence allemande de l'environnement](#).
- 45** Du point de vue global d'une atténuation du dérèglement climatique, l'exportation de véhicules à moteur à combustion interne (ICEV – c'est-à-dire essence/diesel) dans les pays en voie de développement constitue un autre problème dans la mesure où ils continuent à rouler de nombreuses années supplémentaires (source : [UNEP](#)).
- 46** Voir les études réalisées par Prognos, l'Institut de Wuppertal et la Plateforme Mobilité future mentionnées précédemment dans la note de bas de page 29 ainsi que l'[entretien avec Christian Hochfeld](#), directeur d'Agora Verkehrswende. [Je ne suis pas sûre que la référence à la note de bas de page 29 soit correcte][je comprends pas quel référence c'est]
- 47** Emilie Magdalinski, Marie Delair, Thomas Pellerin-Carlin, « [Aqir en temps de COVID-19 - Pour une mobilité propre](#) », Institut Jacques Delors, Policy Paper No. 257, septembre 2020.
- 48** Les dispositions relatives au transport aérien sont qualitatives et vagues (page 53 de l'accord). Les aéroports devraient être mieux connectés aux voies ferrées, les taxes et prix des billets devraient augmenter en cas de consensus adopté au niveau de l'UE et des quotas « ambitieux » pour le kérosène synthétique devraient être soutenus au niveau européen.
- 49** En 2019, 73,8% des appartements étaient chauffés par des systèmes de chauffage à base d'énergies fossiles. En outre, 13,9% étaient reliés à des réseaux de chauffage fonctionnant à plus de 70% grâce

- aux énergies fossiles. BDEW (2019): [Wie heizt Deutschland](#).
- 50 Dans sa première [analyse](#), le ministère Habeck avait annoncé un objectif de 4-6 millions de pompes à chaleur en 2030 (page 28).
- 51 Actuellement, 800 000 nouvelles chaudières sont installées chaque année, fonctionnant majoritairement au fioul ou au gaz. L'Allemagne aura besoin de 5,8 millions de nouvelles pompes à chaleur d'ici 2030 (soit 750 000 par an à partir de 2022) et 14 millions d'ici 2045 pour rester sur la trajectoire de la neutralité carbone. Agora Energiewende (2021): [Ein Sofortprogramm für klimafreundliche Häuser](#).
- 52 Actuellement, 70% des réseaux de chauffage dépendent de combustibles fossiles.
- 53 De 11% en 2018 à 16% en 2030 et 25% en 2050 pour les logements et de 4% à 14% d'ici 2030 et 33% en 2050 pour les bâtiments tertiaires. Veit Bürger, Sibylle Braungardt, Christian Maass, Matthias Sandrock, Paula Möhring, 2021 [Agenda Wärmewende 2021. Studie im Auftrag der Stiftung Klimaneutralität und Agora Energiewende](#). Öko-Institut e.V, Hamburg Institut.
- 54 Pour davantage de précisions sur l'exemple du Bade-Wurtemberg qui a introduit une législation de ce type, voir [ici](#).
- 55 Les besoins en chauffage devraient diminuer de 13% en 2030 par rapport à 2018 et de 36% en 2050. Veit Bürger, Sibylle Braungardt, Christian Maass, Matthias Sandrock, Paula Möhring, 2021 [Agenda Wärmewende 2021. Studie im Auftrag der Stiftung Klimaneutralität und Agora Energiewende](#). Öko-Institut e.V, Hamburg Institut. DANS LA VERSION EN, IL MANQUE LE L SURLIGNÉ EN VIOLET
- 56 La sobriété, comme stratégie de soutenabilité, vise à modifier les comportements et modes de vie pour aboutir à une réduction des émissions. Ces changements doivent être rendus possibles, encouragés et mis en œuvre par des mesures politiques, budgétaires et infrastructurelles. L'Institut Jacques Delors fait partie d'un consortium du projet [FULFILL](#) qui examine au niveau de l'UE le potentiel de sobriété et les mesures associées.
- 57 Jusqu'à présent, les secteurs automobiles, pharmaceutiques et informatiques représentaient la plus grande part des dépenses de recherche.
- 58 Pour en savoir plus sur le financement des obstacles aux technologies propres en Allemagne, lire Tech For Net Zero Allianz (2021): "[Investieren in Net Zero](#)".
- 59 Pour plus d'informations, lire le [rapport Cleantech for Europe 2021](#).
- 60 La loi oblige chaque ministère à atteindre les objectifs annuels d'émissions et à procéder à des réajustements par un programme d'action immédiate si l'un des objectifs n'est pas atteint.
- 61 Auparavant, le ministère de l'économie était chargé de la politique énergétique et celui de l'environnement de la protection du climat.
- 62 Concernant la politique budgétaire, le ministère des finances, détenu par la FDP, aura davantage de poids.
- 63 Une autre critique porte sur le fait que la loi n'incite pas aux réductions des émissions dans d'autres secteurs si l'un des secteurs n'atteint pas ses objectifs. Le [rapport](#) montre que même avec un déploiement massif de véhicules BEV et de bornes de recharge, les objectifs pour 2030 dans le secteur du transport ne seront pas atteints en raison de la flotte existante de véhicules ICEV. Inversement, le secteur de l'électricité pourrait réduire ses émissions de manière bien plus importante que ce qui est prévu dans la loi sur la protection du climat.
- 64 Johanna Lehne, Eleonora Moro, Phuc-Vinh Nguyen et Thomas Pellerin-Carlin, « [Le système européen d'échange de quotas - Le rôle de la tarification du carbone dans l'innovation verte](#) », Policy paper commun E3G-Institut Jacques Delors Institute, avril 2021.
- 65 Voir les prix quotidiens [ici](#).
- 66 La coalition vise à établir ce prix minimum sur le marché européen du carbone. Si ce n'est pas possible au niveau européen, l'accord indique que le prix minimum sera fixé au niveau national.
- 67 Plusieurs études indiquent que les objectifs climatiques du paquet Fit For 55 aboutiront à des prix du carbone entraînant une sortie du charbon à l'échelle européenne d'ici 2030. Un aperçu global est fourni par Pietzcker et al. (2021): [Tightening EU ETS targets in line with the European Green Deal: Impacts on the decarbonization of the EU power sector](#). Applied Energy.
- 68 Phuc-Vinh Nguyen et Thomas Pellerin-Carlin, « [Flambée des prix de l'énergie en Europe - Comment surmonter cette crise des énergies fossiles ?](#) », Policy Brief, Institut Jacques Delors, octobre 2021.
- 69 La précédente coalition avait décidé en 2019 d'introduire un nouveau prix national du carbone pour les secteurs du transport et du bâtiment. Introduit en 2021, le prix était de 25 €/tCO<sub>2</sub> et il augmentera à 55 €/tCO<sub>2</sub> en 2025. Après 2025, ce système devrait être fusionné avec le marché du carbone de l'UE pour les transports et les bâtiments (SEQE2-UE) proposé par la Commission en juillet 2021 dans le cadre de son nouveau paquet en faveur du climat Fit For 55. Ce nouveau marché du carbone devrait commencer à fonctionner à partir de 2026 et le système national devrait être transformé pour y être intégré.
- 70 Camille Defard, « [Mettre la charrue avant les bœufs ? Perspectives sur un marché du carbone européen couvrant les bâtiments résidentiels](#) », Institut Jacques Delors, Policy Paper n° 268, juillet 2021.
- 71 La taxe prévue par la loi sur les énergies renouvelables (EEG - Erneuerbare Energien Gesetz) avait été introduite pour financer les tarifs de rachat de la production d'électricité renouvelable.
- 72 Les 10% les plus riches en Europe émettent en moyenne chaque année plus de 20 tCO<sub>2</sub> par personne, alors que les 50% les moins riches émettent moins de 5 tCO<sub>2</sub> par personne. [Oxfam \(2020\): Confronting Carbon Inequality in the European Union](#).
- 73 Le prix augmentera à 55 €/tCO<sub>2</sub> en 2025.
- 74 Ainsi, le [projet Ariadne](#) estime que les prix pourraient grimper après 2025 de 55 €/tCO<sub>2</sub>, fixé par le gouvernement, à plus de 100 €/tCO<sub>2</sub> et pourraient même atteindre 275 €/tCO<sub>2</sub> en 2030.
- 75 Camille Defard, « [Fonds social pour le climat. Pour une transition énergétique juste](#) », Institut Jacques Delors, Brief, octobre 2021.
- 76 Voir le dernier « [Rapport sur la pauvreté et la richesse 2021](#) » du gouvernement (en allemand - pour un article en anglais, voir [ici](#))

- 77 Une juste part pourrait consister par exemple à répartir le budget carbone restant par tête. Les scientifiques calculent les cumuls d'émissions pouvant résulter des plans gouvernementaux et les comparent à la juste part. Il pourrait encore être possible pour l'Allemagne de contribuer à cette juste part en restant en dessous de la hausse de 2 degrés, se conformant ainsi à l'Accord de Paris. Étude de Volker Quaschnig (HTW Berlin) "[PV installation for climate protection](#)" et étude de l'Institut allemand de recherche économique, "[A coalition treaty for a climate neutral Germany?](#)"
- 78 La marge de manœuvre budgétaire constitue le point de discordance entre les partis de la coalition, les libéraux insistant sur le frein à la dette. Le journal [Handelsblatt](#) rapporte que l'augmentation de la dette prévue en 2022 pourrait être inconstitutionnelle. Le parti conservateur a déposé plainte auprès de la Cour constitutionnelle le 14 décembre, après l'adoption par la coalition gouvernementale de la proposition d'un budget supplémentaire de 60 milliards d'euros affecté au fonds de transformation.
- 79 Les mesures potentielles du programme d'urgence sont lisibles dans le [programme du parti vert](#) et dans les [propositions d'Agora Energiewende](#), dans la mesure où l'ancien directeur d'Agora, Patrick Graichen, est devenu Secrétaire d'État au ministère de la protection du climat.
- 80 Tel qu'annoncé dans une conférence de presse du ministre Robert Habeck le 11 janvier 2022. Clean Energy Wire synthétise les [principales mesures](#) à surveiller en 2022.
- 81 Fit For 55 est le programme de l'UE visant à réduire les émissions de GES de 55% d'ici 2030. Le paquet a été proposé en juillet 2021 par la Commission européenne et comporte un ensemble de mesures à adopter selon une procédure législative accélérée.
- 82 Ainsi qu'un ministère des affaires étrangères dont la diplomatie climatique constitue une mission majeure.
- 83 Le prix plancher pourrait régulièrement augmenter jusqu'en 2030. Une autre option pourrait consister à introduire un prix plancher dans le cadre de la directive sur la fiscalité énergétique, comme le souligne [l'Institut Bruegel](#).
- 84 Johanna Lehne, Eleonora Moro, Phuc-Vinh Nguyen et Thomas Pellerin-Carlin, « [Le système européen d'échange de quotas - Le rôle de la tarification du carbone dans l'innovation verte](#) », Policy paper commun E3G-Institut Jacques Delors, avril 2021.
- 85 Yoann Gimbert "Electric car boom at risk: Why the current EU car CO<sub>2</sub> rules will do little to accelerate the switch to zero-emissions mobility" Transport & Environment, November 2021. Cet article demande même une réduction de 80 % d'ici 2030 et de 30 % en 2025 (par rapport à la législation actuelle prévoyant 35 % en 2030 et 15 % en 2025).
- 86 Également souligné par la « [Plateforme Mobilité future](#) ».
- 87 360 milliards € par an dans l'UE entre 2020 et 2030 selon Lenaerts, K., S. Tagliapietra and G.B. Wolff (2021) 'How much investment do we need to reach net zero?', *Bruegel Blog*, 25 August.
- 88 Un tel fonds était par exemple proposé par [Creel et al. \(2020\)](#): "How to Spend it: A Proposal for a European Covid-19 Recovery Programme" The Vienna Institute for International Economic Studies
- 89 Le contrat de coalition exclue clairement l'option visant à pérenniser l'actuel plan NextGenerationEU, comme l'a proposé par exemple [l'Institut ZO E](#).
- 90 Le contrat de coalition affirme page 134 « À cet égard, nous prendrons l'initiative et, avec nos partenaires européens, nous lancerons une offensive en matière d'investissement se concentrant sur les projets transnationaux ayant une valeur ajoutée pour l'UE dans son ensemble et attachant une importance particulière à combler les lacunes dans ces réseaux ». [traduction non officielle]
- 91 Cela ne changera pas les conditions pour l'Allemagne, où un frein à la dette a été ajouté à la Constitution. Il ne peut être réformé ou aboli qu'à une majorité des 2/3. La coalition actuelle ne dispose que de 56,5 % des sièges au *Bundestag*.
- 92 Une « nouvelle évolution » du Pacte de stabilité et de croissance (PSC) est mentionnée dans le contrat de coalition. Cette modification du pacte « permettrait de maintenir la soutenabilité de la dette et de soutenir les investissements durables et favorables au climat » (page 133). [traduction non officielle]
- 93 Camille Defard (2021) : « [Les normes minimales de performance énergétique. Une réponse à l'urgence climatique et sociale](#) », Institut Jacques Delors, Policy Brief 271.
- 94 Initiative [Nouveau Bauhaus européen](#) de l'UE.
- 95 Pellerin-Carlin T., Vangenechten D., Lamy P. & Pons G. 2022. "No more free lunch. Ending free allowances in the EU ETS to the benefit of innovation", Policy brief, Jacques Delors Institute, E3G & Europe Jacques Delors, February 2022.

Directeur de la publication : Sébastien Maillard • La reproduction en totalité ou par extraits de cette contribution est autorisée à la double condition de ne pas en dénaturer le sens et d'en mentionner la source • Les opinions exprimées n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s) • L'Institut Jacques Delors ne saurait être rendu responsable de l'utilisation par un tiers de cette contribution • Traduction de l'anglais : Mathilde Durand • Edition : Anne-Julia Manaranche • © Institut Jacques Delors

#### Institut Jacques Delors

Penser l'Europe • Thinking Europe • Europa Denken  
18 rue de Londres 75009 Paris, France • [www.delorsinstitute.eu](http://www.delorsinstitute.eu)  
T +33 (0)1 44 58 97 97 • [info@delorsinstitute.eu](mailto:info@delorsinstitute.eu)

