

4 **Macron vs GIEC**

5 **Energie gaz : Le mauvais élève de la transition**

6 **Du B30 pour nos agriculteurs ?**

# transition énergétique

# renouvelables

# électricité

# bois

# gaz



**FEDIE**

**L'autre voie(x) de la transition**

**Bimestriel - septembre-octobre 2023**

Alfonso Escalante - pexels.com

**EDITO**

Alors que l'été se poursuit en ce début octobre, vous avez peut-être comme nous remarqué le nombre impressionnant d'anciens vans et utilitaires aménagés sur la route des vacances et sans aller si loin, vous avez peut-être assisté à ces rassemblements autour de voitures anciennes restaurées ou croisé ces passionnés qui nomment leurs véhicules « des youngtimers » (véhicules ayant 20 à 30 ans et donc pas encore éligibles à la carte grise véhicule de collection).

De prime abord, on pourrait être chagriné que ces vieux véhicules polluants soient toujours en service vu l'urgence climatique. Mais en y réfléchissant, on en vient à se poser cette question : Ne vaut-il pas mieux faire durer un véhicule plutôt que de le mettre à la casse pour en fabriquer un nouveau ? La réponse ne figure pas dans les rapports du gouvernement ou des experts du GIEC, y a-t-il une omerta sur ce sujet ? Faut-il la sacrifier sur l'autel de la surconsommation ?

En termes d'émissions (sur le cycle de vie), le véhicule électrique fait un peu mieux que le véhicule hybride qui fait un peu mieux que le véhicule thermique qui fait un peu mieux que le véhicule thermique d'il y a 20 ans, etc ...

Mais contrairement au véhicule thermique, la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre se fait désormais lors de la fabrication et donc conserver sa voiture plus longtemps permet de retarder / éviter les plus de 6 tonnes de CO2 émises à sa fabrication (plus de 3 tonnes pour la seule batterie).

Selon les experts du GIEC, passer à l'électrique n'est qu'une solution parmi d'autres, il faudrait aussi selon eux : réduire la demande en transports (télétravail, limiter l'étalement urbain),

utiliser les transports en commun, le vélo, la marche et avoir recours aux biocarburants.

De son côté Aurore Stéphan (ingénieure géologue minier) nous alerte sur les quantités de métaux et autres ressources minières nécessaires à la fabrication d'un véhicule électrique (2 fois plus que pour le thermique) et aux conséquences qu'à l'extraction minière sur notre environnement (pollution, guerres, travail des enfants, surmortalité...).

Doit-on se mettre des oeillères et ne voir que l'absence de fumées sortant d'un pot d'échappement ?

Qualifier la voiture électrique de zéro émission ne serait-il pas du greenwashing ? Et ne faisons-nous pas que déplacer les problèmes des puits de pétrole vers les mines de lithium au fin fond de la Chine ou de l'Afrique ?

Garder son véhicule, c'est aussi s'inscrire dans ce courant du réemploi, de l'occasion et de la durabilité, une solution simple pour préserver son pouvoir d'achat pour, par exemple, faire davantage fonctionner le commerce local.

Chaque français a un pouvoir incroyable, bien plus puissant que son bulletin de vote, c'est celui de son porte-monnaie, de ses choix d'achats ou d'économies.

En attendant d'être tous contraints d'utiliser la voiture électrique, garder sa voiture thermique plus longtemps, l'utiliser de manière raisonnée et l'alimenter en biocarburant, c'est peut-être aussi ça être écolo ?

Bonne lecture et merci d'être de plus en plus nombreux à lire ce bimestriel.

La rédaction

# FEDIE en chiffres

# Rapport 2023

# Haut Conseil pour le Climat

# D'où proviennent les émissions de CO2 en France ?

32%



## TRANSPORTS



19%



## AGRICULTURE (données 2021)



18%



## INDUSTRIE



16%



## BÂTIMENTS



11%



## PRODUCTION D'ÉNERGIE



4%



## DÉCHETS



> Télécharger le rapport complet

# Chaudières

# granulés de bois

# poêles

# La progression des installations serait en chute libre au 1<sup>er</sup> semestre 2023 ??

L'hiver dernier, la filière des granulés de bois vivait sa première véritable crise avec pour certaines enseignes un triplement des prix et pour d'autres une pénurie inquiétante.

Le décalage important entre l'offre et la demande associé à de grandes difficultés à trouver des granulés même hors de France en avait choqué plus d'un et mis dans l'embarras certains ménages qui se chauffaient exclusivement à cette énergie.

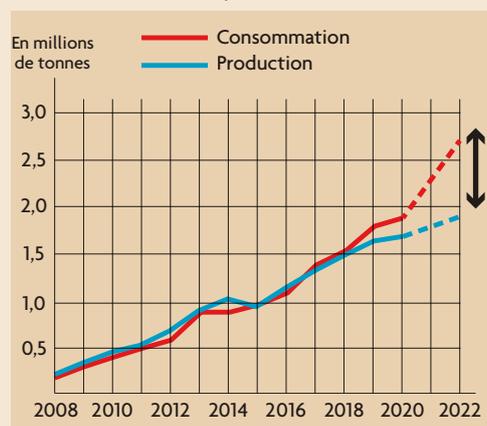
La poursuite des aides du gouvernement, associées à la pénurie et à une politique de l'autruche des fabricants, avait quelque peu discrédité la filière. En 2023, ce sont les chauffagistes / installateurs qui paient les pots cassés, le nombre de poêles et chaudières installés a en effet chuté de 50% sur le premier semestre, une situation inédite et préoccupante.

Autre facteur influençant cette baisse, le nombre de chantiers de logements neufs lui aussi en forte baisse.

Malgré l'inflation, les pellets restent une énergie moins chère mais pour conquérir le coeur des français, elle se doit d'être disponible et abordable.

Selon Eric VIAL de Propellets, 2022 aura été une exception, l'avenir nous dira s'il a raison.

## Production / consommation de pellets



## Ventes de matériels de chauffage au bois

Ventes en unité	2019	2020	2021	2022	2021-2022
<b>Poêles</b>	<b>282 640</b>	<b>237 270</b>	<b>320 010</b>	<b>391 680</b>	<b>22,4 %</b>
Poêles à granulés	149 510	121 550	174 020	201 860	16,0 %
Poêles à bûches	132 000	113 910	144 240	187 500	30,0 %
Poêles de masse	1 130	1 060	850	1 130	32,9 %
Poêles mixtes	-	750	900	1 190	32,2 %
<b>Foyers fermés et inserts</b>	<b>71 010</b>	<b>56 240</b>	<b>63 790</b>	<b>72 180</b>	<b>13,2 %</b>
Inserts à bûches	34 150	28 650	33 180	39 500	19,0 %
Foyers fermés à bûches	29 450	22 060	24 050	25 500	6,0 %
Inserts à granulés	4 700	3 740	4 510	5 050	12,0 %
Foyers fermés à granulés	2 710	1 790	2 050	2 130	3,9 %
<b>Chaudières</b>	<b>18 650</b>	<b>17 800</b>	<b>36 420</b>	<b>46 270</b>	<b>27,0 %</b>
Chaudières à granulés	14 190	14 530	31 910	41 000	28,5 %
Chaudières à bûches	3 830	2 720	3 550	4 350	22,5 %
Chaudières bi-énergie	360	280	610	500	-18,0 %
Chaudières à plaquettes	270	270	350	420	20,00 %
Chaudières à céréales	-	-	-	-	-
<b>Cuisinières</b>	<b>4 340</b>	<b>3 275</b>	<b>2 710</b>	<b>3 160</b>	<b>16,6 %</b>
Cuisinières simples à bûches	2 220	1 890	1 320	2 110	59,8 %
Cuisinières chaudières à bûches	1 440	990	890	700	-21,3 %
Cuisinières à granulés (simples et chaudières)	680	395	500	350	-30,0 %
<b>Marché total</b>	<b>376 640</b>	<b>314 585</b>	<b>422 930</b>	<b>513 290</b>	<b>21,4 %</b>

Source : Observ'ER 2023



Quirinale.it



Didier-CTP

# Face à face

# Président Macron

# François Gemenne (GIEC)

## Le match virtuel pour le climat

### Emmanuel Macron

- Président de la République française  
Depuis le 14 mai 2017, réélu le 24 avril 2022
- Né le 21 décembre 1977 (45 ans)
- Président En Marche 2016-2017
- Ministre de l'économie 2014-2016
- Secrétaire général adjoint du cabinet du président de la République 2012-2014
- Diplômé Université Paris-Nanterre, IEP Paris, ENA
- Partis politiques :  
PS (2006-2009), EM/LREM/RE (depuis 2016)

Nous ne savons pas si ces deux personnalités se sont rencontrées, il nous apparaissait cependant intéressant et inédit de comparer leurs points de vue respectifs.

C'est le 20 mars dernier que le Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Evolution du Climat (GIEC) a publié la synthèse de son sixième rapport d'évaluation, nous en parlions dans un précédent bimestriel mais il faut bien avouer qu'il n'a pas fait la une de tous les journaux et que nos dirigeants n'en prennent peut-être pas suffisamment conscience.

Pourtant, le GIEC cumule depuis plus de 30 ans l'ensemble des connaissances sur le climat et élabore des trajectoires pour en limiter le réchauffement et s'adapter aux changements qui en sont les conséquences.

Ce rapport a été adopté suite à l'approbation de ses 195 pays membres et vous pouvez le consulter dans sa version résumée ou complète à cette adresse :

[ecologie.gouv.fr/publication-du-6e-rapport-synthese-du-giec](https://ecologie.gouv.fr/publication-du-6e-rapport-synthese-du-giec)

Plus récemment, le président Macron plantait le décor de sa planification écologique avec cette accroche inattendue d'écologie « à la française ».

Il s'agit donc à la base d'atteindre les objectifs européens de baisse de 55% des émissions en 2030 (par rapport à 1990) en préservant la biodiversité et en développant l'économie circulaire.

Ce qui s'est traduit par ces annonces du Président :

- Le leasing à 100€ pour la voiture électrique
- La construction de 13 RER dans plusieurs métropoles
- La fin du charbon en France en 2027
- Pas d'interdiction des chaudières gaz

### François Gemenne

- Politologue, chercheur, professeur d'université, directeur de thèse, co-auteur du 6ème rapport du GIEC
- Né le 22 décembre 1980 (42 ans)
- A travaillé pour :
  - Institut d'études politiques de Paris
  - Université libre de Bruxelles
  - Université Sorbonne-Paris-Nord
  - Université de Liège
- Parti politique : Direction du conseil scientifique de Yannick Jadot candidat EELV en 2022

- La création d'une filière de fabrication de pompes à chaleur
- La formation de 30 000 installateurs
- Une autre annonce devrait nous arriver un peu plus tard dans l'année concernant le prix de l'électricité

On constate donc un éventail d'actions beaucoup plus tourné vers le développement économique que vers l'écologie. Beaucoup reprochent à Emmanuel Macron une réponse à minima pour le climat.

Invité de Télématin sur France 2 le 25 septembre dernier, François Gemenne nous propose ce qu'aurait pu être une action climatique à la française.

Contrairement aux propos du président qui annonce être à la moitié du chemin, M. Gemenne corrige en annonçant qu'il va falloir multiplier les efforts par 8 (et non par 2) d'ici 2035.

Les principaux points à corriger en priorité sont selon lui :

- La route (31% des émissions) par exemple en favorisant le covoiturage
  - La finance qui doit stopper les investissements dans l'extraction des énergies fossiles et la déforestation
  - La diplomatie : la France se doit d'influencer au delà de ses frontières
  - La préparation aux changements à venir
- En revanche, M. Gemenne partage le point de vue du président sur le mix énergétique français, sur le développement du nucléaire et sur la création d'une filière pompes à chaleur.

Pour en savoir plus sur François Gemenne, vous pouvez vous procurer son livre « L'écologie n'est pas un consensus » aux éditions Fayard.



## Interdire ou pas le gaz ?

Cela aura été un des feuillets de l'été : le chauffage au gaz sera-t-il ou non interdit à terme pour les foyers français ?

Le gouvernement avait d'abord lancé une concertation en juillet, puis le président Macron avait plus récemment annoncé une non interdiction.

Certains ont qualifié ce refus de légiférer sur le gaz comme une erreur, en effet, le gaz de réseau est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre du secteur résidentiel-tertiaire (69% des émissions du secteur en 2021).

Si globalement, les émissions diminuent dans ce secteur, il semblerait qu'une part importante soit passée du fioul au gaz.

En volume, le gaz passe de 24 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> en 1990 à 27,5 millions en 2021, une dérive inquiétante à l'opposé de la demande de sobriété et de transition vers la neutralité carbone.

Les efforts entrepris pour développer le biométhane ne sont malheureusement pour l'instant qu'une goutte d'eau dans cet océan d'émissions de CO<sub>2</sub> puisqu'en 2021, le volume de biométhane injecté tournait seulement autour de 1% (source Gaz d'aujourd'hui).

Autre problème, les importations de GNL américain à hauteur de 25% en 2022 (voir notre encadré à droite).

De nombreux voyants indiquent donc que l'énergie gaz serait plutôt le mauvais élève de la transition, ce qui interroge d'autant plus sur la déclaration de notre président. Chaque filière énergétique se doit de faire des efforts pour la transition écologique, le gaz ne doit pas en être l'exception...

D'autres énergies comme le bois pourraient s'inspirer du gaz et voguer sur ce doute concernant une future interdiction, ils pourraient peut être ainsi via leurs commerciaux se sortir de leur baisse de régime actuelle (voir notre page dédiée à cette énergie).

### Importations de gaz de schiste américain

Alors que la guerre en Ukraine a entraîné la fermeture du robinet du gaz russe, l'Europe s'est massivement tournée vers le GNL américain.

En effet, selon les chiffres de la Commission Européenne, en 2022, alors que la part du gaz russe passait de 40 à 10%, celle du GNL américain évoluait de 5 à 20%.

Ce qui représente en volume 56,4 milliards de m<sup>3</sup> soit une hausse de 153% par rapport à 2021.

Si l'on peut se réjouir de l'arrêt des transactions financières en faveur de la Russie, se tourner vers le GNL pose certains problèmes écologiques et climatiques.

Le GNL américain est majoritairement un gaz de schiste (79% en 2021), c'est à dire qu'il est obtenu par fracturation hydraulique amenant :

- d'importants dégâts environnementaux,
- un volume préoccupant de fuites
- une consommation supplémentaire d'énergie pour l'extraction, la transformation en GNL et le transport.

Au final on obtient 1,5 à 4 fois plus d'émissions par rapport à un gaz conventionnel soit 1 à 2 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires selon Carbone 4.

De quoi contrebalancer tous les efforts faits en faveur du biométhane.

Pour atteindre un jour notre neutralité carbone, nous nous devons d'abord de moins consommer.

Remplacer le gaz russe par du GNL américain ne peut être qu'une solution transitoire et exceptionnelle pour faire face ponctuellement à la demande des foyers européens.



est le média d'information  
sur la transition énergétique édité par



Directeur de la publication :  
Dominique GUERQUIN  
contact@europenergie-nordest.fr

Maquette et rédactionnel :  
Denis DRALET - Studio Lune Bleue  
ddralet@gmail.com

Réduisons le CO<sub>2</sub> Communication  
8, rue Alfred Kastler  
54320 MAXEVILLE



# GNR

# B30

# transition écologique

Matt Jerome Connor - pexels.com

## DU GNR au B30

Alors que le ministre de l'économie Bruno LEMAIRE a annoncé la fin progressive de la détaxe sur la Gasoil non Routier de 2024 à 2030, les différentes fédérations sont de nouveau montées au créneau.

La FNSEA en particulier dénonce une nouvelle contrainte déconnectée de toute transition écologique, en effet contrairement aux voitures, le tracteur électrique n'est pas viable selon eux (puissance et autonomie insuffisantes, recharge trop lente) et le tracteur à hydrogène n'est pas pour demain.

Cette fin de détaxe sonne donc plus comme une taxe supplémentaire pour les agriculteurs, puisqu'ils devront à terme payer leur carburant avec une TICPE plus forte pour le GNR.

Si les propos du ministre de l'économie ont pu paraître abruptes, ceux du ministre de l'agriculture Marc FESNEAU se veulent plus conciliants en annonçant : « il n'y a pas un sou qui partira ailleurs que dans le monde agricole. Ce n'est pas une économie budgétaire, c'est plutôt une transition que l'on veut gérer. »

La FNSEA soucieuse de réduire ses émissions propose une solution intermédiaire : le gasoil B30, un biodiesel contenant 30% d'esters d'huile de colza.

Selon la fédération agricole, cela permettrait de diviser par 4 son impact carbone.

Utiliser un biocarburant B30 est dès aujourd'hui possible pour les flottes privées (possédant leur propre cuve de carburant) ce qui est le cas des agriculteurs.

Cette énergie a d'ailleurs un certain nombre d'avantages :

- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub>
- Meilleur pouvoir lubrifiant pour préserver le moteur
- Moins d'importations de gasoil fossile limitant ainsi la dépendance énergétique française
- Les EMHV à hauteur de 30% génèrent des co-produits utilisés pour l'alimentation animale et les cosmétiques.

Il est cependant nécessaire de vérifier la bonne additivité du B30 pour lui permettre d'être stocké sans problème.

A l'heure où notre président nous parle d'écologie à la française, il existe d'ores et déjà une filière biodiesel à la française, c'est un modèle d'optimisation et comme le rappelait notre ministre de l'agriculture Marc FESNEAU elle n'entre que très peu en concurrence avec l'alimentation puisqu'elle permet la production de tourteaux destinés à l'alimentation du bétail.

Une solution de transition écologique douce existe donc et elle pourrait même évoluer à l'avenir vers des biocarburants encore moins émetteurs (B100, HVO, eFuels...) sans lourds investissements en engins électriques qui ne correspondent pas aux besoins des agriculteurs.

## Carbon Correction Factor

Il existait pour l'instant principalement deux méthodes pour comptabiliser les émissions d'un véhicule lourd :

- On regarde ce qui sort du pot d'échappement, c'est la méthode de « la pompe à la roue »
- On effectue une Analyse du Cycle de Vie (ACV) qu'on peut qualifier de méthode « du puit à la roue »

Si la première favorise les engins et véhicules électriques voir à hydrogène, la seconde est souvent considérée comme trop complexe.

C'est de ce constat qu'est né le Carbon Correction Factor (CCF), une méthode de calcul simple destinée aux poids lourds, elle est actuellement soutenue au niveau européen par 120 associations et 90 scientifiques pour devenir le nouveau standard de calcul des émissions de ces véhicules.

La méthode ne part pas de zéro puisqu'elle se base sur la directive européenne RED existante ainsi que sur la base de données SHARES de l'agence européenne de

l'environnement.

Le but avoué est de n'écarter aucune énergie dans la lourde tâche de décarbonation des transports, en particulier les biocarburants.

En effet actuellement, les pourcentages d'incorporations de bio ne sont pas comptabilisés dans les émissions, ce qui a tendance à écarter d'emblée ces biocarburants.

### Le CCF, comment ça marche ?

C'est très simple, prenons l'exemple d'un véhicule émettant 100 gCO<sub>2</sub>/km et qui utilise un carburant à 30% renouvelable, son CCV est de 100 - 30 = 70 gCO<sub>2</sub>/tkm

Pour en savoir plus :

<https://www.renewable-fuels-for-trucks.eu>

Abonnez-vous  
à notre newsletter  
<https://bit.ly/3AqDZn5>

