

---

# Alliance franco-allemande pour la transition énergétique en Europe

---

## **Les cas du secteur électrique et des transports**

---

### Introduction: opportunités et défis communs pour la France et l'Allemagne

La France et l'Allemagne ont ratifié l'Accord de Paris sur le climat et poursuivent des stratégies de long terme visant la décarbonation profonde de leur économie d'ici 2050 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 75 % pour la France et de 80 % à 95 % pour l'Allemagne, dans les deux cas par rapport au niveau de 1990). Cet engagement politique en faveur de la lutte contre le changement climatique est profondément ancré dans les valeurs et les convictions des citoyens des deux pays et bénéficie d'un vaste soutien de l'opinion publique<sup>1</sup>.

La transition énergétique française et l'Energie-wende allemande forment le cœur des stratégies bas-carbone des deux pays. Elles visent à transformer graduellement l'intégralité du système énergétique, aussi bien dans les secteurs de l'électricité et du transport que dans ceux du chauffage et du refroidissement.

Dotées de stratégies à long terme comparables, les économies allemande et française s'orientent aujourd'hui globalement dans la même direction. Les deux pays devront ainsi faire face à des défis similaires en matière de développement de leurs infrastructures, ainsi qu'en matière de recherche et d'innovation, de politique industrielle, d'enseignement supérieur et de formation professionnelle.

Malgré des mix énergétiques aujourd'hui différents, plusieurs défis communs devront être relevés sur la voie d'une économie bas-carbone. Premièrement, les systèmes électriques des deux pays dépendent aujourd'hui majoritairement de centrales électriques qui fonctionnent en base (charbon pour l'Allemagne et nucléaire pour la France), alors que le développement des énergies renouvelables, moteur de la transition énergétique, requiert une flexibilisation du

système électrique. Deuxièmement, les systèmes de transport des deux pays reposent encore à plus de 90 % sur le pétrole. Développeurs historiques de la technologie diesel, les industries automobiles des deux pays doivent aujourd'hui relever de nombreux défis liés au déploiement des véhicules électriques. Troisièmement, les décisions de politique énergétique prises en Allemagne et en France ont invariablement des répercussions sur le voisin. Quatrièmement, la position géographique centrale de la France et de l'Allemagne, nœuds de liaison au cœur de l'UE, ainsi que la taille de leur économie respective, confère aux deux pays une force motrice pour la transition énergétique partout en Europe. Cinquièmement, enfin, la France et l'Allemagne ont toujours été les moteurs de l'intégration européenne. Il leur revient aujourd'hui de faire des propositions communes innovantes pour réformer les institutions européennes, afin de mieux appréhender les enjeux du changement climatique à l'échelle de l'Europe et de la planète.

La transformation des secteurs de l'énergie et du transport représentent au moins cinq défis communs pour la France et l'Allemagne : (i) intégrer des parts croissantes d'énergie éolienne et solaire photovoltaïque dans le système électrique ; (ii) restructurer les actifs de production électrique conventionnels existants ; (iii) donner l'impulsion nécessaire à une véritable transition dans le secteur des transports ; (iv) élaborer des stratégies de « transition juste » pour les travailleurs et les régions concernés par ces changements structurels ; et (v) mobiliser les financements publics et privés nécessaires aux investissements bas-carbone.

Dans ce document, nous expliquons pourquoi certains aspects des stratégies de transition énergétique en France et en Allemagne méritent de s'inscrire dans une **démarche commune**. Nous identifions également quelques **aspects prioritaires visant à la création d'une alliance franco-allemande pour la**

---

1 En 2015, 72 % des Allemands et 69 % des Français affirmaient que le changement climatique représentait un grave problème (source : Special Eurobarometer 435).

**transition énergétique**, avant de conclure en soulignant comment cette alliance pourrait **s'intégrer dans une initiative plus vaste de refondation du projet d'intégration européen**.

### Défis communs des transitions énergétiques en France et en Allemagne

#### Intégrer des parts croissantes d'énergie éolienne et solaire PV dans le système électrique

Après une baisse massive de leurs coûts de production, les énergies éolienne et solaire photovoltaïque deviennent compétitives avec les autres technologies de production d'électricité pour les nouveaux investissements. En Allemagne, les derniers appels d'offres ont abouti à un prix moyen de 5,71 c/kWh pour l'éolien terrestre, alors qu'en France ils ont décliné un prix moyen de 6,25 c/kWh pour les centrales photovoltaïques au sol<sup>2</sup>.

Face à ces évolutions, la France et l'Allemagne se sont engagées à accroître significativement la part de ces énergies renouvelables dans leur mix électrique. L'Allemagne vise ainsi une part d'au moins 50 % d'électricité d'origine renouvelable dans sa consommation électrique d'ici 2030 (contre 32,3 % en 2016). La France, quant à elle, vise une part de 40 % d'électricité d'origine renouvelable dans sa production électrique au même horizon de temps (contre 17,8 % en 2016).

À de tels niveaux de pénétration et étant donné leurs caractéristiques intrinsèques, les technologies éolienne et solaire modifient profondément les systèmes et marchés de l'électricité<sup>3</sup>. Une production d'électricité davantage variable accroît les besoins de flexibilité de l'ensemble du système électrique. Côté

production, les centrales s'éloignent peu à peu d'un fonctionnement en base et doivent adapter leur production à la variation des énergies renouvelables. La gestion dynamique de la demande, le développement des réseaux intelligents et le couplage progressif des secteurs de l'électricité, du transport et de la chaleur sont autant de solutions de flexibilité qui permettent d'intégrer à moindres coûts des parts croissantes d'énergie renouvelable dans le système, en particulier à l'échelle locale et régionale. À l'échelle continentale, le renforcement des infrastructures de transport et le couplage transfrontalier des marchés est une autre option de flexibilité majeure.

#### Restructurer les actifs de production électrique existants

##### Sortir du charbon en Allemagne

En Allemagne, la production d'électricité reste dominée par les centrales électriques à charbon (houille et lignite couvraient 40 % de la production électrique nationale en 2016). Atteindre l'objectif climatique national implique de réduire de moitié la part du charbon dans le secteur électrique d'ici 2030. Pourtant, si l'on en croit les tendances actuelles des marchés énergétiques<sup>4</sup>, la réduction progressive de la part du charbon dans le mix électrique ne se produira pas à un rythme suffisant. Un durcissement notable du marché européen des émissions de CO<sub>2</sub> contribuerait à atteindre cet objectif. Toutefois, une telle réforme semble aujourd'hui peu probable<sup>5</sup>. En conséquence, il convient d'envisager des mesures nationales plus rapides et d'une plus grande ampleur. Un plan de sortie du charbon consensuel et à long terme, comme le propose Agora Energiewende, favoriserait une transition juste et progressive en Allemagne, tout en garantissant un minimum de sécurité aux parties prenantes<sup>6</sup>.

---

2 Source : Agora Energiewende (2017). The Cost of Renewable Energy (p. 6, Tableau 2).

3 Source : IEA (2017). Getting Wind and Sun onto the Grid. A Manual for Policy Makers.

4 Notamment, la persistance de bas prix du charbon et des certificats d'émission de CO<sub>2</sub>.

5 Il est notamment très peu probable que les décideurs européens des pays où la part de charbon est importante ou qui possèdent des industries électro-intensives conviennent d'instruments,

quels qu'ils soient, permettant d'atteindre le prix du carbone nécessaire à la fermeture des centrales électriques au lignite les plus récentes (soit un prix du CO<sub>2</sub> supérieur à 60 €/tCO<sub>2</sub> d'ici 2040).

6 Pour contribuer effectivement à la lutte contre le réchauffement climatique, une initiative nationale de sortie du charbon devra s'accompagner d'un retrait du périmètre ETS des quotas d'émissions libérés par la sortie du charbon.

### Redimensionner le parc nucléaire en France

Intégrer 40 % d'énergie renouvelable dans le système électrique français d'ici 2030 implique un redimensionnement du parc nucléaire. Adopter une stratégie transparente de restructuration de ce parc deviendra impératif dans les années qui viennent. La loi de transition énergétique française fixe l'objectif de réduire sa part à 50 % d'ici 2025, contre 75 % en 2017. Cette transformation survient dans un contexte de parc nucléaire vieillissant<sup>7</sup>. La prolongation de la durée de vie des réacteurs au-delà de 40 ans nécessitera des investissements importants. Dans le contexte d'une stagnation, voire d'une légère baisse de la demande d'électricité, la stratégie française de redimensionnement de son parc nucléaire devra faire l'objet d'une soigneuse coordination en lien avec le déploiement des énergies renouvelables, afin notamment d'atténuer le risque de coûts échoués du secteur électrique<sup>8</sup>. Elle devra également prendre en considération les interactions avec les systèmes électriques voisins.

### Entreprendre une transformation du secteur du transport

Le secteur du transport joue un rôle de plus en plus important dans l'atteinte des objectifs climatiques. Et pourtant, les émissions dues au transport stagnent depuis 20 ans en Allemagne et depuis 13 ans en France (après un record d'émission en 2004)<sup>9</sup>.

L'industrie automobile des deux pays subit sa plus profonde transformation depuis l'invention du moteur à combustion. Cette mutation de l'industrie est entraînée par l'électrification, la numérisation, l'automatisation et la mobilité partagée, tendances clés qui transforment l'industrie mondiale, notamment sur les marchés les plus avancés en Amérique du Nord et en Chine.

La décarbonation progressive des transports conduira à accroître très nettement la part des véhicules électriques dans le monde (véhicules électriques, hybrides rechargeables et à piles à combustible). Les industries française et allemande doivent maîtriser cette transformation structurelle afin de demeurer compétitives sur les marchés européens et mondiaux.

Les deux pays ont également besoin d'investir davantage dans le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, à hauteur des prévisions de croissance de ces véhicules. Les bornes de recharge en France et en Allemagne doivent, par ailleurs, être interopérables afin de faciliter et de fluidifier la mobilité électrique entre les deux pays et à travers l'Europe.

L'intégration des véhicules électriques dans le système électrique présente des opportunités, mais aussi des défis techniques. Mal gérée, cette intégration risque d'engendrer des pics de consommation et d'exercer de fortes contraintes sur les réseaux de distribution. Des options de recharge intelligente (automatiques ou tarifaires) faciliteront l'optimisation de la recharge des véhicules lors des périodes où la demande d'électricité est globalement basse ou la production renouvelable élevée.

### Développer des stratégies de « transition juste » pour les travailleurs et les territoires concernés par des reconversions industrielles

Les activités liées à l'exploitation du lignite en Allemagne et à l'industrie nucléaire en France sont concentrées dans certains territoires. La fermeture rapide de centrales électriques aurait de graves répercussions sur l'économie locale de ces régions. Il apparaît nécessaire d'anticiper cette restructuration et de l'accompagner par des mesures en faveur de la

---

7 Environ la moitié de la capacité nucléaire installée actuelle (63 GW) atteindra plus de 40 ans d'exploitation entre 2018 et 2025. Ces centrales ont besoin d'investissements de remise à niveau pour fonctionner 10 ou 20 années de plus.

8 Pour en savoir davantage, cf. Rüdinger A. et al (2017). Iddri n° 5/2017. La transition du système électrique français à l'horizon 2030 - Une analyse exploratoire des enjeux et des trajectoires.

9 Le niveau actuel d'émissions du secteur des transports en Allemagne (166 MtCO<sub>2</sub>) est supérieur de 3 MtCO<sub>2</sub> aux niveaux de 1990. (source : Agora Verkehrswende (2017). Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende). En France, les émissions de ce secteur ont atteint 133 MtCO<sub>2</sub> en 2015, soit une légère augmentation de 2,8 % par rapport au niveau de 1990 (source : CITEPA).

reconversion des travailleurs et des territoires, afin d'éviter que les économies locales n'entrent dans un cercle vicieux, qui pénaliserait plusieurs générations.

La France et l'Allemagne devraient mettre en place des stratégies de « transition juste », en engageant en amont un dialogue structuré avec les acteurs locaux, les municipalités et les entreprises afin d'élaborer des mesures visant à éviter tout changement brusque et à faciliter l'adaptation des travailleurs et des territoires. Cette démarche pourrait inclure des mesures concrètes pour compenser les pertes économiques (définitives ou transitoires), soutenir de nouvelles activités économiques et des programmes de reconversion pour les travailleurs concernés. Des enseignements peuvent ici être tirés des processus de restructuration industrielle antérieurs.

### Mobiliser les financements publics et privés nécessaires aux investissements bas-carbone

La transition énergétique requiert des investissements massifs en France, en Allemagne et en Europe<sup>10</sup>. Le principal défi en Europe concerne la rénovation du secteur des bâtiments. Par ailleurs, dans le secteur électrique, l'atteinte des objectifs d'énergies renouvelables de 2030 nécessitera d'ajouter au moins 47 GW de capacité éolienne et solaire en France<sup>11</sup> et environ 90 GW en Allemagne<sup>12</sup>. De lourds investissements sont également nécessaires pour moderniser et déployer les infrastructures de réseaux électriques et de transport dans les deux pays<sup>13</sup>.

Les technologies de la transition énergétique ont des coûts fixes élevés. Minimiser le coût du capital est donc fondamental pour limiter le coût global de la transition. Dans ce contexte, la mise en place d'un cadre d'investissement approprié constitue une condition préalable à la diffusion rapide des technologies bas-carbone sur le marché, qu'il s'agisse des véhicules électriques, des compteurs intelligents, des solutions de stockage ou d'autres technologies. Un mix de financements publics et privés devrait être privilégié afin de réduire les dépenses d'investissements et tirer profit d'un effet de levier sur le financement privé. Cette démarche implique une diversité d'acteurs publics (États, régions, grandes agglomérations), dont la capacité à financer la transition à leur échelle jouera également un rôle crucial.

### Priorité d'une alliance franco-allemande pour la transition énergétique

La coopération étroite entre la France et l'Allemagne en matière d'énergie est tout sauf récente. Cette coopération était en effet au cœur de la reconstruction de l'Europe au lendemain de la Seconde Guerre mondiale<sup>14</sup>.

Depuis quelques années, la coopération en matière de politique énergétique entre l'Allemagne et la France prend plusieurs formes. Elle inclut : un groupe bilatéral de haut niveau entre les ministères français et allemand de l'Énergie, l'Office franco-allemand pour la transition énergétique ainsi qu'un partenariat liant les agences de l'énergie allemande et française (DENA et Ademe) visant notamment à élaborer

---

10 Cependant, on ne peut pas conclure que le fait de ne pas investir dans la transition économiserait de l'argent, car la modernisation de l'infrastructure énergétique existante (reposant sur l'énergie fossile) représente un coût équivalent. Agora Verkehrswende (2017): Stromwelten 2050 – Analyse von Erneuerbaren, kohle- und gasbasierten Elektrizitätssystemen.

11 Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (2016), Mean of high and low 2023 capacity targets extended to 2030

12 Cf. plan de développement du réseau allemand (NEP 2016) conformément aux objectifs du gouvernement fédéral.

13 Par exemple, l'organisation française TSO RTE évaluait en 2016 que l'investissement nécessaire pour mettre à niveau le réseau de transport seulement pour la décennie à venir s'élevait à 10 milliards d'euros (cf. RTE (2016) Schéma décennal de développement de réseau).

14 Le traité fondateur de la Communauté européenne du charbon et de l'acier signé par la Belgique, la France, l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie, les Pays-Bas et le Luxembourg est entré en vigueur voici 65 ans, le 23 juillet 1952.

des projets industriels bilatéraux concrets<sup>15</sup>. Cette coopération à différents niveaux a amélioré la compréhension mutuelle, permis l'échange de bonnes pratiques et favorisé l'alignement des positions à l'échelle communautaire.

Cependant, dans le sillage des efforts menés pour lutter contre le changement climatique, au vu de l'ambition des stratégies nationales de transition énergétique et alors qu'une volonté partagée de refondation du projet européen se fait jour, l'heure semble venue d'aller plus loin. Nous proposons de créer une alliance franco-allemande pour la transition énergétique dans le but d'engager des actions communes concrètes pour relever les défis communs.

Cette alliance devrait se fixer six priorités :

- (i) développer une vision stratégique commune de la transition énergétique et de son rôle dans la refondation du projet d'intégration européen ;
- (ii) élaborer une initiative commune sur la tarification du carbone ;
- (iii) coordonner le développement des énergies renouvelables ;
- (iv) coopérer sur la transition du secteur du transport ;
- (v) collaborer pour développer des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat (NECPs) ;
- (vi) lancer une initiative de financement et d'investissement pour la transition énergétique.

### 1 Élaborer une vision stratégique commune de la transition énergétique

Les initiatives de coopération futures ou existantes entre la France et l'Allemagne devraient s'inscrire

dans une vision stratégique commune de la transition énergétique validée par les dirigeants politiques français et allemands. La perspective à long terme et programmatique d'une telle vision en ferait un point de référence utile lors des débats publics concernant des mesures sectorielles, par exemple à propos du renforcement de la flexibilité du système électrique, de la restructuration des actifs de génération existants ou de la définition des initiatives de « transition juste ». Une vision stratégique commune guiderait des efforts de coopération plus concrets et favoriserait les synergies entre différentes initiatives. Elle faciliterait, en outre, l'élargissement du dialogue et de la coopération au-delà des initiatives gouvernementales aux coopérations entre villes et agglomérations, entre groupes issus de la société civile, *think-tanks*, organismes scientifiques, etc. Cette vision stratégique commune entre dirigeants allemands et français devrait également définir la place de la transition énergétique dans une initiative plus vaste de refondation du projet européen.

### 2 Une initiative commune sur la tarification du carbone

Fixer un prix au carbone représente, en général, un outil efficace pour contraindre les acteurs de marché à respecter les priorités liées au changement climatique. La France et l'Allemagne doivent s'engager à améliorer le fonctionnement de la tarification du carbone dans les secteurs couverts par le système d'échange de quotas d'émission (ETS) et dans les secteurs non couverts par ETS (essentiellement les secteurs du bâtiment et du transport).

Dans les secteurs couverts par le marché ETS, un relèvement du signal prix du CO<sub>2</sub> faciliterait la restructuration des actifs de production carbonés tout en réduisant le coût de déploiement des nouvelles capacités renouvelables prévu par les stratégies nationales.

---

15 Le projet « Smart border initiative » constitue un premier exemple de projet conjoint. Actuellement en phase de développement, ce projet pilote vise à optimiser l'intégration de réseaux électriques transfrontaliers entre la Sarre et la Lorraine. Il tire son originalité de sa couverture multisectorielle (transport, efficacité

énergétique industrielle et électricité) et de sa focalisation sur les réseaux locaux, en évaluant comment des interconnexions transfrontalières des réseaux basse tension peuvent compléter les interconnexions à haute tension.

Le Parlement européen, le Conseil européen et la Commission européenne sont entrés dans la phase finale des discussions sur la réforme du marché ETS qui pourraient aboutir en septembre. Nous suggérons donc que l'Allemagne et la France se donnent pour priorité d'ici l'automne 2017 d'aboutir à la plus ambitieuse réforme possible du système d'échange de quotas d'émission<sup>16</sup>. Ensuite, la France et l'Allemagne devraient évaluer conjointement le besoin de mesures supplémentaires. Ces dernières pourraient inclure l'introduction d'un prix plancher du carbone à l'échelle régionale pour le secteur de l'électricité, qui pourrait commencer par la France et l'Allemagne. Un prix plancher du carbone significatif pourrait motiver un basculement de l'électricité produite à base de charbon vers une production d'électricité moins émettrice de CO<sub>2</sub>. Pour être politiquement acceptable en Allemagne et en France, un tel instrument devra s'accompagner de mesures corrigeant les effets redistributifs entre consommateurs et producteurs et entre pays. Étant donné qu'un prix plancher du carbone aurait à court terme des répercussions négatives sur les centrales au charbon allemandes et des répercussions favorables sur le parc nucléaire français, l'accord sur un prix plancher du carbone devrait vraisemblablement s'articuler avec l'engagement de la France à restructurer son parc nucléaire et se fonder sur une vision stratégique commune basée sur le développement des énergies renouvelables dans les deux pays.

Dans les secteurs du bâtiment et du transport, non couverts par le marché ETS, l'Allemagne et la France pourraient travailler à l'alignement progressif de leur fiscalité énergétique en favorisant l'émergence d'un prix du carbone plus significatif. À l'heure actuelle, le financement de la transition énergétique des deux pays repose surtout sur les consommateurs d'électricité. Pour atténuer cela, une option possible serait

d'élargir la base de financement de l'électricité d'origine renouvelable (EEG Umlage, CSPE) aux carburants fossiles.

Enfin, une telle initiative sur le prix du carbone s'inscrirait dans un programme franco-allemand plus large visant un alignement progressif de la fiscalité des deux pays dans le but de réduire les distorsions de marché, y compris dans le marché intérieur de l'énergie.

### 3 Coordonner le développement des énergies renouvelables

Une vision stratégique commune de la transition énergétique, l'émergence d'un prix significatif du carbone et l'engagement d'alignement progressif des fiscalités énergétiques en lien avec les objectifs de décarbonation ouvriraient également la voie à une coopération en matière de développement des énergies renouvelables, qui contribuerait à réduire leurs coûts de déploiement pour les consommateurs d'électricité.

La France et l'Allemagne coopèrent actuellement à l'échelle régionale et européenne pour faire progresser le fonctionnement du marché de l'énergie et faire converger progressivement les règles européennes encadrant les mécanismes de soutien aux énergies renouvelables, dans le but d'assurer leur prédictibilité et la sécurité des investisseurs. En outre, l'Allemagne expérimente l'ouverture d'appels d'offres aux projets d'énergie renouvelable d'États membres voisins, sous réserve de la conclusion d'un accord de coopération intergouvernemental.

Dans le contexte d'une alliance franco-allemande pour la transition énergétique, les deux pays pourraient s'engager à franchir une étape supplémentaire. Pour cela, ils devraient identifier conjointement les principaux facteurs à aligner pour

---

<sup>16</sup> Bien que le marché européen ETS soit souvent qualifié d'« outil phare » de la politique climatique européenne, ses résultats sont jusqu'à présent médiocres. L'offre de quotas excédentaires paralyse le marché et bloque l'émergence d'un véritable signal éco-

nomique pour les investissements bas carbone. Malgré les récentes réformes communautaires comme la création d'une « réserve de stabilité du marché », il est probable qu'il aura un impact trop limité et trop lointain dans le temps pour significativement contribuer à la décarbonation des industries européennes.

optimiser l'attribution par appels d'offres conjoints de nouvelles capacités d'énergies renouvelables en Allemagne et en France. Une telle initiative formerait la pierre angulaire d'une coopération régionale plus étroite en matière d'énergies renouvelables, par exemple, pour développer conjointement le vaste potentiel européen d'énergie éolienne en mer.

#### 4 Coopérer pour la transition du secteur du transport

Transformer le secteur du transport nécessite un changement de paradigme majeur pour tous les acteurs économiques concernés (consommateurs, prestataires de transport, fabricants de véhicules et secteur public). Une coopération franco-allemande étroite faciliterait la diffusion de technologies et de solutions de mobilité innovantes tout en accélérant la définition d'un cadre commun de concurrence pour les acteurs économiques de l'Union européenne.

En septembre 2016, l'Allemagne et la France ont entamé une initiative commune portant sur l'électromobilité et la numérisation<sup>17</sup>. Cette initiative vise d'abord à encourager la coopération dans le développement de l'infrastructure de recharge et l'intégration des énergies renouvelables dans le transport. Elle vise également à évaluer en détails les impacts environnementaux de la numérisation.

Une autre question qui mérite un dialogue plus approfondi est celle de la décarbonation du transport de marchandises. Les solutions permettant le transfert des marchandises vers le réseau ferroviaire doivent être explorées, de même que celles basées sur les camions électriques alimentés par caténaire, et toute autre solution pour décarboner le transport routier de marchandises.

Enfin, d'autres pistes existent pour étoffer la coopération franco-allemande dans le secteur du transport, en particulier :

- l'implantation d'un site commun de production de batteries ;
- le déploiement du réseau de bornes de recharge rapide le long des autoroutes et des réseaux routiers français et allemands qui relient les grandes agglomérations et les villes de taille moyenne ;
- l'amélioration de l'interopérabilité des stations de charge afin d'encourager la mobilité transfrontalière ;
- la création d'une plateforme franco-allemande dédiée aux villes pour l'avenir du transport urbain durable ;
- l'élaboration de projets communs pour tester sur le terrain des solutions de mobilité utilisant des véhicules automatisés, partagés et électriques et évaluer leurs impacts environnementaux et leurs bénéfices ;
- concevoir conjointement des options de décarbonation pour le secteur aéronautique.

#### 5 Collaborer au développement des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat

Les plans nationaux en matière d'énergie et de climat (NECPs) forment le cœur du nouveau cadre européen de gouvernance à l'horizon de 2030. Ces plans devront s'accompagner de stratégies de décarbonation de long terme avec lesquelles ils devront être cohérents.

La proposition de la Commission européenne en vue du règlement communautaire sur la gouvernance de l'Union de l'énergie prévoit que les États membres consultent leurs voisins lors de l'élaboration de leur plan<sup>18</sup>. Dans le cadre de l'alliance franco-allemande pour la transition énergétique, les deux pays devraient dépasser de simples consultations sur leur projet de plan.

L'Allemagne et la France devraient plutôt identifier au sein de leur vision stratégique commune les points ou les sections des plans nationaux français et

---

17 [www.france-allemande.fr/Initiative-franco-allemande-sur-la-mobilite-electrique-et-numerique-29.html](http://www.france-allemande.fr/Initiative-franco-allemande-sur-la-mobilite-electrique-et-numerique-29.html)

18 COM(2016) 759 final of 30.11.2016.



allemands qui seront **élaborés conjointement** par des experts allemands et français, en consultation étroite avec les parties prenantes des deux pays. Par exemple, la France et l'Allemagne pourrait lancer des exercices communs concernant :

- la modélisation commune ou collaborative des stratégies de neutralité carbone à l'horizon 2050 ;
- les stratégies à court et moyen termes visant à renforcer la flexibilité du système électrique ;
- les trajectoires de redimensionnement des actifs de production électrique existants ;
- les priorités géographiques et technologiques pour le développement des énergies renouvelables ;
- des initiatives sur la transition énergétique impliquant les villes et agglomérations françaises et allemandes des régions transfrontalières (pour approfondir les travaux lancés par la plateforme industrielle soutenue par l'Ademe et la DENA) ;
- les stratégies pour accroître l'électrification dans le secteur du transport ;
- l'identification des priorités du financement public de recherche et d'innovation dans le domaine de la transition énergétique ;
- des initiatives phares communes en matière de R&D, dans les industries clés pour la transition énergétique comme les technologies de stockage d'électricité.

La collaboration pour le développement des plans nationaux en matière d'énergie et de climat doit dépasser la simple nomination d'experts par les gouvernements. Elle doit inclure des séances communes de commissions parlementaires, impliquer les parties prenantes concernées, les acteurs économiques, les *think tanks* et les instituts de recherche.

Malgré les difficultés évidentes de la co-construction sur de tels sujets, nous sommes convaincus de leur intérêt à long terme. Étant donné l'interconnexion étroite des systèmes énergétiques et les incidences inévitables de choix nationaux sur les pays

voisins, cette démarche favoriserait la compréhension mutuelle, l'apprentissage réciproque et améliorerait la cohérence politique et la coordination entre l'Allemagne et la France.

### 6 Une initiative pour le financement et l'investissement dans la transition énergétique

Depuis la crise des dettes souveraines, l'équilibre budgétaire des États membres de l'Union européenne s'est amélioré. La plupart des États membres de la zone euro respectent désormais la limite des dépenses publiques fixée à 3 % du produit intérieur brut. Néanmoins, l'activité économique européenne reste en retrait de son potentiel de croissance. Cette situation génère des retards concernant les investissements urgemment nécessaires pour la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique. Le rythme et l'échelle des investissements publics et privés en faveur de la transition énergétique sont loin d'être alignés avec les objectifs de long terme de l'Union européenne. Pourtant, la transition énergétique représente une source de nouvelles activités économiques, est créatrice d'emplois tout en améliorant la sécurité énergétique de l'Europe. Pour ces raisons, investir dans la transition énergétique doit être au cœur de la stratégie de croissance en Europe.

À court terme, des solutions sont à portée de main pour optimiser l'utilisation du fonds européen d'investissements stratégiques (dit « fonds Juncker »). Citons par exemple, le déploiement des bornes de recharge des véhicules électriques en Europe<sup>19</sup>, le long des autoroutes et dans les grandes agglomérations européennes. Financer des projets d'énergie renouvelable d'intérêt commun serait aussi bénéfique, en particulier dans les pays où les conditions de financement constituent un obstacle manifeste à leur développement.

---

19 Pellerin-Carlin et al. (2017) « Making the energy transition a European success : tackling the democratic, innovation, financing and

social challenges of the Energy union" Institut Jacques Delors, Étude n°114

### Conclusion : une alliance franco-allemande pour la transition énergétique permettra de refonder le projet d'intégration européen

Une alliance franco-allemande pour la transition énergétique visant à relever ensemble des défis communs présente une grande valeur en soi. Cependant, au vu des rôles et responsabilités historiques de l'Allemagne et de la France dans le processus d'intégration européen, de l'urgence qu'impose le changement climatique, de la disponibilité de solutions technologiques à bas coût et des forces d'innovation des *équipes de recherche, entreprises et citoyens européens*, une alliance franco-allemande pour la transition énergétique devrait constituer la clé de voûte d'une initiative commune plus large visant à refonder le projet d'intégration européen.

Un débat politique sur l'avenir de l'Europe anime les capitales du continent européen. Les mouvements citoyens, comme les manifestations régulières de l'organisation « Pulse of Europe », témoignent que malgré la rhétorique populiste, le projet d'intégration européen est bien vivant et que les citoyens se préoccupent de l'Europe. Une récente étude menée auprès du grand public et des « élites » en Europe a conclu à une remarquable cohérence des opinions autour de la notion de solidarité entre citoyens des États membres de l'UE et a constaté, de manière assez inattendue, une appréciation positive des citoyens envers la démocratie à l'échelle communautaire, envers la notion d'identité européenne commune ainsi que des points de vue similaires sur les principales réalisations et échecs de l'UE<sup>20</sup> ; il existe indubitablement un socle commun de valeurs sur lequel la construction européenne peut continuer de s'appuyer. Toutefois, le succès d'une alliance franco-allemande pour la transition énergétique dépendra beaucoup des premières initiatives concrètes que prendra le président français Emmanuel Macron et du résultat

des élections allemandes en septembre 2017. Est-ce qu'un débat sur l'avenir de l'Europe motivera les opinions publiques et quelle voie empruntera-t-il ? Connaîtrons-nous une évolution prudente des règles en vigueur ou discutera-t-on d'une modification plus fondamentale des traités européens ? Dans ce contexte, nous suggérons de fixer deux priorités :

#### 1) Placer la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique au cœur des institutions européennes

Cette démarche pourrait comprendre plusieurs étapes, dont la création d'un poste de « Haut-Commissaire au changement climatique », qui présiderait les rencontres des ministres responsables de l'énergie et du climat au Conseil de l'UE tout en dirigeant les travaux de la Commission sur ces sujets. Ce Haut-Commissaire rendrait régulièrement compte aux chefs d'État et de gouvernements, lors des réunions du Conseil européen, de l'intégration réelle des priorités liées au changement climatique et à la transition énergétique dans les travaux des institutions européennes. Ce Haut-Commissaire devrait disposer d'un budget dédié, qui pourrait être financé par des contributions nationales basées sur un prix minimum du CO<sub>2</sub> ou une taxe sur les transactions financières. Il aurait également pour responsabilité de vérifier la conformité des initiatives politiques, législatives et décisions en matière d'aides d'États avec les objectifs liés au changement climatique et à la transition énergétique. Dans ce contexte, l'introduction d'un budget carbone de l'UE jusqu'en 2050, comme proposé par les rapporteurs du Parlement Européen sur le projet de règlement sur la gouvernance de l'Union de l'énergie, pourrait constituer un point de référence important.

---

<sup>20</sup> Raines, Goodwin and Cutts (2017), The Future of Europe. Comparing Public and Elite Attitudes. Chatham House research paper, June 2017.

**2) Déclencher les investissements nécessaires à la lutte contre le changement climatique et à la transition énergétique**

Les technologies de la transition énergétique (énergies renouvelables, rénovation des bâtiments, réseaux électriques, infrastructures de transport) ont des coûts fixes élevés. Dans le cadre d'une initiative européenne sur la transition énergétique et le climat, les États membres doivent être encouragés à identifier, en collaboration avec des experts de la Commission européenne, les investissements bas-carbone qui jouissent d'une importance nationale, régionale ou européenne. En respectant certaines limites, les investissements de ce type pourraient, s'ils sont totalement ou partiellement financés par des emprunts, être exemptés de certaines des restrictions sur les dépenses publiques fixées au sein de la zone euro. Le programme d'appui à la réforme structurelle (SRSS) de la Commission européenne pourrait jouer un rôle primordial dans la sélection des projets et leur mise en œuvre.

La Commission pourrait en outre collaborer avec les États membres afin d'identifier des stratégies de financement pour certains projets prioritaires fixés dans les plans énergie-climat nationaux. Les mesures prévues par ces plans devraient, en outre, jouer un rôle de référence lors de l'élaboration du budget communautaire annuel ou pluriannuel.



IDDRI



**Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Straße 2 | 10178 Berlin  
P +49 (0)30 700 14 35-000  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

**Institute for Sustainable Development  
and International Relations (IDDRI)**

41, rue du Four | 75006 Paris  
P 33 (0)1 45 49 76 60  
[www.iddri.org](http://www.iddri.org)  
[iddri@iddri.org](mailto:iddri@iddri.org)

**Agora Energiewende**

Anna-Louisa-Karsch-Straße 2 | 10178 Berlin  
P +49 (0)30 700 14 35-000  
[www.agora-energiewende.de](http://www.agora-energiewende.de)  
[info@agora-energiewende.de](mailto:info@agora-energiewende.de)