

# Le projet de loi pour la transition énergétique, affaibli par le Sénat

vendredi 20 mars 2015, par [Yveline Nicolas](#)

**Le projet de loi relatif à la transition énergétique avait été adopté par l'Assemblée nationale en octobre dernier. Déception et incertitudes après le passage de la loi au Sénat.**

Que d'embûches sur le chemin législatif de la loi « pour la transition énergétique pour une croissance verte » ! Le document initial fixait un objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, des économies d'énergie, la diminution de la part du nucléaire, etc. Mais depuis l'époque de la formulation du projet, déjà jugé un peu timide par beaucoup d'associations, le Sénat a changé de majorité - et le lobby nucléaire s'est activé...

Une grande déception : la suppression de l'échéance de 2025 pour la réduction à 50 % par rapport aux 75 % actuels de la part du nucléaire dans la production d'électricité. Le principe du plafonnement de la puissance du parc nucléaire est maintenu, mais à un niveau permettant la mise en service de l'EPR (réacteur pressurisé européen) en 2017, sans engagement sur la fermeture d'aucun des 58 réacteurs actuels, y compris la vieille centrale de Fessenheim censée fermer avant la fin du quinquennat. Par rapport à la plupart des pays occidentaux et émergents, la France accuse un retard important en matière d'énergies renouvelables, qui se développent au niveau international, avec des coûts qui diminuent, tandis que le nucléaire est en déclin, ne constituant plus que de 11 % de la production d'électricité dans le monde. Manifestement les « Er » ne sont toujours pas considérées en France comme une véritable priorité, alors même que l'EPR est en échec économique et technique, l'entreprise Areva proche de la faillite, le coût de la maintenance des centrales de plus en plus prohibitif, tandis que la question de la gestion des déchets toxiques sur des milliers d'années reste sans solution fiable.

En France, 44 % de la consommation énergétique provient du secteur du bâtiment. Or si la grande priorité de la rénovation de 500 000 logements par an est maintenue, les moyens d'y arriver sont de moins en moins clairs. En gros, c'est aux propriétaires de s'y mettre et les logements anciens, « passoires thermiques » ruineuses pour les personnes les plus pauvres, semblent passer à la trappe - d'autant que le Sénat a diminué les exigences de performances énergétiques. Le « chèque énergie » venant remplacer les tarifs sociaux du gaz et de l'électricité reste dans le vague quant à son montant et son mode de financement.

Un fait positif, quand même : le Sénat avance à 2020 la date butoir de 2030 pour la rénovation des logements locatifs du parc privé dont la consommation en énergie primaire est supérieure à 330 kWh par mètre carré et par an. La partie du projet de loi visant à améliorer la qualité de l'air et à protéger la santé est également complétée.

Mais un amendement remet en question l'interdiction des coupures d'eau en cas d'impayés, provoquant des protestations de la part des associations de défense des consommateurs.

Face aux désaccords entre parlementaires, le gouvernement utilise la procédure accélérée, qui réduit le nombre de navettes entre les deux assemblées. La commission mixte paritaire comprenant sept députés et sept sénateurs, convoquée pour essayer d'aboutir à un texte commun, a échoué au bout d'une heure et demie de discussions. Une nouvelle lecture sera nécessaire à l'Assemblée nationale et au Sénat. Du coup, l'Assemblée procédera d'ici l'été au vote définitif du projet de loi - ce qui pourrait permettre de revenir sur son affaiblissement actuel. Il y a urgence : la France, qui accueille en décembre la conférence des parties à la Convention des Nations unies sur les changements climatiques, communique sur son exemplarité...

## **La voiture électrique, pourquoi ?**

Pour la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, les voitures électriques sont une composante essentielle de la transition énergétique. Mais outre que ces voitures ne sont pas vraiment au point du point de vue de leur autonomie, d'où viendra cette électricité et quelle sera leur valeur ajoutée par rapport à des voitures traditionnelles à faible émission de gaz à effet de serre ? Et surtout, pourquoi focaliser sur la voiture individuelle ? La priorité devrait être accordée à des investissements importants dans les transports collectifs et le fret par rail - d'autant que c'est le transport routier de marchandises sur de longues distances qui est particulièrement polluant. Cette nouvelle lubie française risque de se révéler à moyen terme, une fois de plus, un choix technocratique contre productif pour la transition écologique.

Yveline Nicolas  
Coordinatrice d'Adéquations

---

Le projet de loi de transition énergétique pour une croissance verte : [>>>>](#)

---