



“ Changement climatique ”

10 Mesures prioritaires
à intégrer
dans les
programmes électoraux
pour **2007**



GREENPEACE



Réseau Action Climat - France
2b, rue Jules Ferry - 93100 Montreuil
Tél : 01.48.58.83.92 - Fax : 01.48.51.95.12
infos@rac-f.org - www.rac-f.org

Le **Réseau Action Climat-France (RAC-F)** est un réseau spécialisé sur le thème de l'effet de serre et du changement climatique. Il regroupe 13 organisations nationales de protection de l'environnement, d'usagers des transports et de promotion d'alternatives énergétiques.

Le RAC-F est également le représentant français du *Climate Action Network*, réseau international qui comprend plus de 350 membres sur les cinq continents.

Le RAC-F est une association loi 1901, agréée, au niveau national, *Association de protection de l'environnement*, *Association d'intérêt général* et *Association nationale de jeunesse et d'éducation populaire*.

Au niveau international, elle est reconnue "observateur ONG" par la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique.

Les missions du RAC-F sont de :

- ° Participer aux négociations internationales sur le climat et promouvoir à cette occasion des mesures réellement bénéfiques pour l'environnement.
- ° Dénoncer les lobbies ou les Etats qui ralentissent ou affaiblissent l'action internationale.
- ° Informer les médias et le grand public sur le changement climatique et ses enjeux par le biais d'articles de presse, de débats ou de campagnes de sensibilisation.
- ° Suivre les engagements et les actions de l'Etat et des collectivités territoriales en ce qui concerne la lutte contre l'effet de serre.
- ° Proposer des politiques publiques cohérentes avec les engagements internationaux de stabilisation d'émissions de la France pris à Kyoto.

Sommaire

	Page
Discours de politique générale	2
Résidentiel tertiaire	
Mesure 1 : Réglementation thermique dans les bâtiments neufs et anciens pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire	4
Transport	
Mesure 2 : Baisse généralisée des vitesses sur les routes	6
Mesure 3 : Transférer les recettes du stationnement payant aux collectivités locales pour financer les modes de transports sobres en carbone	8
Mesure 4 : Réduire la consommation unitaire des véhicules	10
Economie d'électricité	
Mesure 5 : Pour des appareils électriques économes en énergie	12
Agriculture	
Mesure 6 : Réglementation sur les excédents azotés	14
Information	
Mesure 7 : Réglementation sur les publicités énergivores	16
Formation	
Mesure 8 : Former les professionnels aux enjeux du changement climatique	18
Institutions financières	
Mesure 9 : Arrêter les financements publics des énergies fossiles au profit des projets sobres en carbone	20
Portée générale	
Mesure 10 : Réforme fiscale écologique	22

**Le Réseau Action Climat - France remercie tous les auteurs pour leur contribution.
Ce document n'engage que les associations membres du RAC-F.**

- ° Emmanuel Bernard (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Antoine Bonduelle (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Raphaël Claustre (*Comité de liaison énergies renouvelables*)
- ° Morgane Créach (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Christian de Valence (*Fubicy*)
- ° Benoît Faraco (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Raphaëlle Gauthier (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Sylvain Godinot (*HESPUL*)
- ° Sébastien Godinot (*Amis de la Terre*)
- ° Olivier Louchard (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Eldrich Martins (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Sandrine Mathy (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Pierre Perbos (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Emmanuel Poussard (*Energie durable en Ile-de-France*)
- ° Philippe Quirion (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Edouard Toulouse (*WWF-France*)
- ° Diane Vandaele (*Réseau Action Climat-France*)
- ° Gwenaël Wasse (*Réseau Action Climat-France*)

Ainsi que l'association négaWatt dont les fiches ont largement inspiré les mesures 1, 5 et 8.



Depuis le début de la révolution industrielle, l'humanité rejette dans l'atmosphère une quantité croissante de gaz à effet de serre (GES), qui provoque une élévation de la température moyenne de notre globe. Ainsi, au cours du XX^e siècle, la surface de la planète s'est réchauffé de +0,6°C en moyenne et en France de +0,9°C. Si cette évolution n'est pas inversée dans les prochaines décennies, la déstabilisation du climat de la Terre va s'accélérer. En 2001, le 3^e rapport d'évaluation du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat¹ (GIEC) prévoyait une augmentation des températures comprise entre 1,4 à 5,8°C d'ici la fin du siècle. Ces chiffres deviennent plus parlants quand on sait que seule une moyenne de 5°C nous sépare des périodes glaciaires durant lesquelles une grande partie de l'Europe était recouverte d'une épaisse couche de glace.

Le changement climatique est déjà là

Aujourd'hui, les impacts du changement climatique se font déjà sentir. La planète connaît ses premiers "réfugiés climatiques" et, plus proche de nous, les événements météorologiques extrêmes (canicules, sécheresses, inondations) se multiplient. Selon les scientifiques, si l'on ne réduit pas les émissions dès aujourd'hui, la fréquence et l'intensité de ces phénomènes vont très probablement augmenter. Premières victimes du dérèglement climatique, les populations les plus défavorisées subissent et subiront des accidents climatiques plus fréquents et plus violents, mais aussi des risques sanitaires accrus (épidémies), des problèmes de sécurité alimentaire et de migration, liés notamment à la montée des eaux. En France, les dernières études montrent que le changement climatique touchera l'ensemble des activités humaines, avec des menaces particulières sur la santé, l'agriculture, le tourisme, l'économie, etc.² La biodiversité est aussi en première ligne. Une étude publiée dans la revue scientifique *Nature* affirme que le changement climatique pourrait provoquer la disparition de plus d'un million d'espèces animales et végétales d'ici 2050.

Un constat scientifique unanime

Ce diagnostic pessimiste n'est plus l'apanage des associations de défense de l'environnement comme celles réunies au sein du Réseau Action Climat-France (RAC-F) ou de scientifiques isolés. Il s'agit de l'**unanimité de la communauté scientifique réunie au sein du GIEC**, mais aussi de la majorité de la Communauté internationale qui a adopté la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique, lors du Sommet de la Terre en 1992.

Le climat : un enjeu prioritaire

La lutte contre le dérèglement climatique est donc l'un des enjeux essentiels des années à venir. La première étape consiste bien évidemment à respecter le Protocole de Kyoto, par lequel les pays industrialisés se sont engagés à réduire de 5,2% en moyenne leurs émissions de GES par rapport au niveau de 1990, et cela entre 2008 et 2012. Cet objectif qui n'aura pas d'effet majeur sur le réchauffement global n'a de sens que s'il est suivi d'une division d'au moins par 2 des émissions mondiales à l'horizon 2050 par rapport au niveau actuel. En effet, pour éviter les impacts les plus dramatiques, il convient de contenir le réchauffement en deçà de +2°C par rapport à la période préindustrielle. L'Union européenne s'est d'ailleurs

engagée à plusieurs reprises à atteindre cet objectif, rappelé dans une décision du Conseil européen au printemps 2005. Pour des raisons d'équité comme de réalisme géopolitique, cela ne pourra pas se faire sans une convergence des émissions par habitant entre pays du Nord et du Sud : aujourd'hui, un Indien émet 18 fois moins de CO₂ qu'un citoyen des Etats-Unis et les pays du Sud ne suivront pas un chemin de développement sobre en carbone si les pays industrialisés n'empruntent pas eux-mêmes cette voie. Pour cette raison, la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, ratifiée par 189 pays (dont les Etats-Unis et les pays en développement), vise à éviter toute interférence dangereuse de l'homme sur le climat, en permettant le développement de tous. Elle instaure des responsabilités différenciées entre les pays les plus responsables du changement climatique et ceux qui risquent d'en être les victimes³.

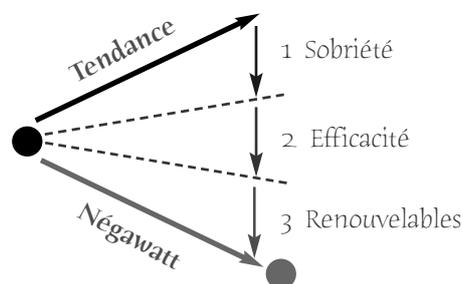
Pour la France, comme pour la plupart des pays industrialisés, l'objectif de contenir le réchauffement mondial en dessous de 2°C se traduit par une division par 4 de ses émissions de GES d'ici 2050 par rapport au niveau actuel. Cette ambition a été affirmée à plusieurs reprises au plus haut niveau de l'Etat depuis 2003 et fait aujourd'hui consensus.

Pour être cohérente avec cet objectif, la France devra donc réaffirmer sa volonté de diminuer ses émissions de GES de 75% d'ici 2050 mais également **se fixer un objectif à l'horizon 2020 de - 30%**.

Malheureusement, les politiques publiques françaises de lutte contre le changement climatique restent à la traîne et le manque de volonté qui transparaît ne semble guère prometteur⁴. Les exercices de quantification d'une telle réduction massive des émissions, menés en France depuis 2003, montrent pourtant que cet objectif de réduction des émissions de GES est réalisable sans porter atteinte à la qualité de vie. Mieux, ils donnent une idée assez précise des choix nécessaires.

Comme le souligne le rapport de la mission parlementaire sur l'effet de serre d'avril 2006, les solutions technologiques (nucléaire, séquestration, hydrogène...), souvent présentées comme des remèdes miracles, n'apportent en réalité que de fausses solutions. Le scénario négaWatt⁵ montre comment il est possible de réduire drastiquement les émissions françaises en mobilisant conjointement 3 axes de réduction :

- ° La **sobriété énergétique** : réduire notre consommation de biens et de services intensifs en énergie, pour limiter les émissions de GES liées aux comportements les plus gaspilleurs et les moins nécessaires.
- ° L'**efficacité énergétique** : pour un même service rendu, consommer moins d'énergie.
- ° Les **énergies renouvelables** : pour la production d'électricité, de chauffage ainsi que dans les transports.



Un défi à relever

Lutter contre les dérèglements climatiques est un défi ! Ce n'est pourtant pas le drame que beaucoup nous présentent. Les avantages d'une politique ambitieuse de lutte contre le changement climatique sont nombreux. La santé (moins d'exercice physique liés à la pratique du vélo ou de la marche...), l'emploi (avec des emplois durables et non délocalisables dans le domaine des énergies renouvelables et des transports en commun), les innovations techniques et industrielles donnant une longueur d'avance à l'industrie française, bénéficieront à tous.

Malgré les scénarios témoignant qu'une telle évolution est possible, de nombreuses réticences freinent encore la lutte contre le changement climatique. **C'est donc avant tout une question de volonté politique et l'immobilisme se paiera au prix fort !**

Comme l'ont souligné plusieurs acteurs économiques lors d'événements sur le changement climatique (Rendez-Vous annuel Climat de la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre, conférence internationale sur le climat en 2005 à Montréal, sommet du G8 de Gleeneagles, etc.), la nécessité d'une forte diminution des émissions de GES est de plus en plus comprise par les entreprises. La plupart des acteurs économiques acceptent l'idée d'un "prix du carbone". Ce qui les préoccupe aujourd'hui, c'est d'avoir des garanties sur le régime à venir et donc sur la nature des futurs engagements de réduction d'émissions dont dépendront le marché du carbone et les investissements dans des technologies plus propres.

Dans le même ordre d'idée, de plus en plus de citoyens se sentent aujourd'hui concernés et ont envie d'agir. Tous les sondages d'opinion réalisés montrent que la menace climatique inquiète de plus en plus les citoyens, mais que les actions et les gestes quotidiens à accomplir pour réduire les émissions de GES sont encore méconnus.

Deux secteurs prioritaires : les transports et l'habitat Le monde politique ne doit donc pas rester à l'écart de cette dynamique : il doit fixer des objectifs ambitieux et mettre en œuvre des politiques publiques à la mesure de ces attentes.

Deux secteurs posent un problème particulièrement aigu à cause de leur fort développement. **Il s'agit des bâtiments et des transports, qui représentent respectivement 19 et 26% des émissions nationales et ont connu des hausses respectives de 22 et 23% entre 1990 et 2004.**

Les moyens d'agir efficacement contre le dérèglement climatique sont nombreux et la plupart sont entre les mains du pouvoir politique. C'est pour cela que le rôle des élus est crucial et leur responsabilité fondamentale. Il est nécessaire d'élaborer des réglementations permettant de réduire la consommation énergétique dans différents domaines (isolation des bâtiments, appareils électroménagers, déplacements). Il faut aussi orienter les comportements individuels et collectifs par une politique fiscale favorable à la réduction des émissions de GES et conduire, en partie grâce aux recettes fiscales ainsi obtenues, des politiques publiques ambitieuses, notamment dans le secteur des transports. Enfin, il est nécessaire de mobiliser les citoyens pour favoriser la connaissance du chan-

gement climatique et leur apporter des réponses claires.

Les partis politiques et décideurs qui seront élus en 2007 et 2008 auront la lourde tâche de conduire la France sur la voie d'une réduction par 4 des émissions de GES. Ce sont en effet les choix opérés dès aujourd'hui, dans les secteurs de l'énergie, de l'urbanisme et des transports et les orientations des investissements industriels, qui détermineront, à court et moyen terme, les émissions du pays.

C'est pourquoi il est impératif que le monde politique s'engage clairement dans une politique climatique ambitieuse.

Ce document présente dix mesures simples et précises que le RAC-F et ses associations membres jugent prioritaires et qui doivent être mises en œuvre lors des prochaines mandatures (présidentielle et législatives). Parce qu'elles sont aujourd'hui absolument nécessaires, mais aussi parce qu'elles permettent de lutter efficacement contre le réchauffement de la planète tout en participant aux autres objectifs du développement durable, elles doivent être intégrées au programme de tous les partis qui aspirent à gouverner la France pour les 5 années à venir.

Les associations du RAC-F demandent donc aux différents partis démocratiques français d'œuvrer à l'application de ces dix mesures.

Un observatoire, créé pour l'occasion, s'assurera que le changement climatique est bien présent dans la campagne électorale de 2007 et que les différents candidats s'engagent à amorcer la réduction par 4 des émissions de GES en France. De même, il suivra la mise en œuvre des différentes mesures pendant la mandature.

Les associations du RAC-F ne manqueront pas :

- ° de rendre publique l'évaluation qui sera faite des différents candidats, et de la place qu'ils donnent au changement climatique dans leur programme
- ° de communiquer, pendant la mandature, sur l'état d'avancement des différentes mesures présentes dans ce document.

Les mesures présentées ici ne permettront pas à elles seules d'atteindre l'objectif de division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050. Elles constituent cependant un strict minimum des politiques à mener dans ce domaine. Tout candidat ou groupe politique qui aspire à exercer des responsabilités nationales doit prendre conscience de l'ampleur des enjeux et des responsabilités qui seront les leurs.

Ces mesures sont en outre détachées de toute appartenance partisane. Elles correspondent simplement à une réalité à laquelle tous les partis, de gauche, du centre et de droite, devront apporter des réponses claires.

1 - Créé en 1988, il a pour mission de synthétiser l'information scientifique, technique et socio-économique liée aux changements climatiques provoqués par l'homme. Le GIEC publie des rapports d'évaluation reconnus comme source d'information la plus crédible sur le réchauffement de la planète.

2 - Greenpeace France, Changements Climatiques : Quels impacts en France ? 2005

3 - Ce principe est par ailleurs repris par le Protocole de Kyoto.

4 - La politique climatique française reste en plan, Les Cahiers de Global Chance 19

Climat énergie - éviter la surchauffe, Courrier de la Planète 72, avril-juin 2004

5 - www.negawatt.org

Contexte

En 2004, les émissions du secteur des bâtiments (résidentiel et tertiaire) représentaient 19% des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES). Les rejets de GES de l'habitat proviennent de l'utilisation d'énergie principalement pour le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et le fonctionnement des appareils électriques (électroménager, bureautique et éclairage). La consommation énergétique du secteur des bâtiments ne cesse de progresser : dans les logements et les bureaux, elle a augmenté de 30% ces 30 dernières années en France, en raison du fort accroissement du parc immobilier (+ 41%), de la surface moyenne occupée, d'un confort accru et du développement des usages de l'électricité.

Les consommations d'énergie primaire pour le chauffage dans les constructions neuves sont en moyenne de l'ordre de 120 kWh/m²/an et dans le parc ancien de 330 kWh/m²/an¹ (auxquelles s'ajoutent les consommations énergétiques moyennes de 37kWh/m²/an pour l'eau chaude sanitaire). La mauvaise isolation des logements est le paramètre principal qui influence ces consommations. Son amélioration passera donc par une meilleure isolation des murs, des plafonds et des toits, la généralisation du double ou triple vitrage à isolation renforcée et des systèmes de ventilation récupérant la chaleur de l'air sortant.

Depuis 1975, suite au premier choc pétrolier, il existe une réglementation thermique pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire qui ne concerne que les logements neufs². La réglementation thermique 2005 (RT 2005) prévoit une consommation maximale allant de 80

à 130 kWh pour les logements équipés de chauffage à énergie fossile et de 130 à 200 kWh pour celles équipées de chauffage électrique, selon la zone climatique. La RT 2005 reste donc très éloignée des normes énergétiques en vigueur actuellement dans des pays voisins et encore plus de celles qui seraient nécessaires pour atteindre l'objectif "facteur 4" dans le secteur du bâtiment.

Avec 300 000 logements neufs construits annuellement, le taux de renouvellement du parc national est inférieur à 1% par an. La majorité des bâtiments qui existeront en 2050 est donc déjà construite aujourd'hui et ne peut être ignorée : il faut donc intégrer le logement ancien dans la réglementation thermique.

La production de chaleur renouvelable ne fait aujourd'hui l'objet d'aucun objectif national spécifique, hormis l'affichage par le gouvernement d'une cible d'augmentation de production de 50% d'ici 2015 dans la Loi de Programme fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) de juillet 2005. Pour dépasser rapidement cet objectif, des mesures ambitieuses, couplant obligation d'agir et mécanismes de financements publics et privés, doivent être prises au plus vite³. Le recours à l'énergie solaire est déjà rendu obligatoire dans les constructions neuves en Israël, à Barcelone et bientôt dans toute l'Espagne, etc. Des exemples de mise en œuvre à grande échelle existent également : Bedzed en Angleterre, Malmö en Suède et Fribourg en Allemagne.... La substitution d'énergies fossiles par des renouvelables pourra apporter de la souplesse dans les cas où l'isolation est difficile à appliquer.

Contenu de la mesure

Atteindre l'objectif d'une division par 4 des émissions de GES implique de renforcer la réglementation thermique existante pour le neuf, de l'élargir aux bâtiments existants, ainsi que le développement des énergies renouvelables thermiques pour couvrir les besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire.

La mesure consiste donc à renforcer dans le neuf et à introduire dans le parc existant, des seuils maximums de consommation d'énergie primaire⁴ d'origine non renouvelable :

° pour le chauffage, à 50 kWh/m²/an

° pour l'eau chaude sanitaire à 15 kWh/m²/an pour le tertiaire et à 30 kWh/m²/an pour les logements. Le dépassement de ces seuils sera autorisé à condition qu'il soit couvert par le recours aux énergies renouvelables (ENR) (solaire, combustion de la biomasse ou du biogaz, géothermie) produites sur place ou en réseau de chaleur.

La RT 2010 devra donc fixer ces objectifs dans les constructions neuves. Pour les bâtiments existants et construits avant 1975 (dans un premier temps), la mesure consiste à rendre obligatoire la rénovation thermique, lors des ventes ou de gros travaux. Même avec cette mesure, il faudra près de 40 ans pour rénover l'ensemble du parc, c'est pourquoi elle doit avoir un caractère réglementaire et en aucun cas faire uniquement l'objet d'incitations qui ne permettraient pas d'atteindre l'objectif suffisamment rapidement.

1 - Observatoire de l'Énergie et INSEE.

2 - Et s'étendra aux rénovations des bâtiments anciens de plus de 1000 m² après l'entrée en vigueur prochaine d'une directive européenne.

3 - "Le bois pourra en satisfaire une partie [de cet objectif] ; le reste sera l'affaire du solaire thermique et de la géothermie. Compte tenu des possibilités du solaire thermique, nous avons évalué qu'il faudrait avoir installé 1,5 million de m² de capteurs solaires en 2010, alors qu'il n'y en a que 50 à 60 000 m² aujourd'hui " Mme Papallardo, ADEME, ibid.

4 - L'énergie primaire est l'énergie totale nécessaire pour transformer et acheminer le combustible jusqu'à son utilisation finale, toutes pertes incluses. Ainsi, pour 100 kWh fournis par un convecteur électrique, il faut en produire 300 au niveau d'un réacteur nucléaire.

Les travaux seront à la charge de l'acheteur, mais le financement des mesures pourrait être assuré par des prêts bonifiés, des crédits d'impôts ou d'autres mécanismes financiers⁵, éventuellement assortis d'un différé de paiement de 2 à 3 ans. Dans tous les cas, ils devront permettre de dégager un bilan de trésorerie positif dès la première année.

Cette mesure devra s'appliquer à l'ensemble du secteur du bâtiment en France. L'obligation pèsera sur :

- ° le maître d'ouvrage lors d'une construction individuelle ou collective ;
- ° le propriétaire ou bailleur lors d'une rénovation ;
- ° l'acquéreur lors de la vente d'un bien immobilier.

Les mêmes règles devront s'appliquer aux bâtiments appartenant à l'Etat et aux administrations décentralisées.

Potentiel de réduction en CO₂

A la fin des travaux, l'ensemble de cette mesure permettra d'économiser 34 millions de tonnes équivalent pétrole par an (Mtep/an), dont 25,4 pour le résidentiel et 8,4 pour le tertiaire.

L'enjeu à terme, selon que l'on prenne un taux d'émission moyen pour le chauffage de 174 gCO₂/kWh⁶ final (correspondant à la moyenne actuelle) ou un taux de 146 gCO₂/kWh final (correspondant aux estimations⁶ des taux d'émissions en 2050), représente une économie totale d'émissions se situant entre 55,9 et 66,6 MtCO₂, soit des réductions annuelles allant de 1,4 à 1,7 MtCO₂ pour une mise en œuvre sur 40 ans.

Acteurs et acceptabilité sociale

Le nombre d'emplois créés est évalué à 120.000 les 20 premières années et à 96.500 les 20 suivantes. C'est donc une mesure très créatrice d'emplois (non délocalisables) et qui fera prendre à la France une formidable avance technique et opérationnelle. Cette mesure aura par ailleurs un fort bénéfice social en réduisant les charges des ménages.

Parmi les difficultés, notons l'incrédulité des professionnels et de l'administration devant l'urgence et les moyens à mettre en œuvre et de faire admettre aux propriétaires l'entrée dans un processus réglementaire un peu contraignant, qu'il faudra donc leur expliquer consciencieusement.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

Cette mesure réduira la pollution de l'air et aura un impact social et économique très positif :

- ° Réduction de la facture énergétique des ménages notamment pour les locataires à faible revenu ;
- ° Création d'emplois, pour la plupart non délocalisables car liés à un territoire ou à des débouchés régionaux ou nationaux. Les nouveaux emplois contribueront au développement local et à l'aménagement du territoire de manière considérable. De plus, ils offriront une très grande diversité en terme de niveau de connaissance, de qualification et de contenu d'activité, autant d'éléments de solidarité et de complémentarité propres à renforcer la cohésion sociale ;
- ° Ouverture de débouchés aux déchets végétaux et à la filière bois.

Budget et facilité de mise en œuvre

Au total le coût de l'action (résidentiel + tertiaire) s'élèverait à 258 milliards d'€ HT sur la durée de sa mise en œuvre (40 ans). A titre de comparaison, la construction de 60.000 logements sociaux en France coûte environ 4 milliards d'€/an. Le coût sera supporté par les propriétaires mais les mécanismes financiers permettront de dégager un bilan net positif.

L'Etat qui mettra en place ces mécanismes financiers supportera donc la charge de ces mesures dont le financement sera cependant allégé par les crédits carbone qu'il pourra valoriser ainsi que par la diminution des charges et l'augmentation des ressources générées par les emplois et l'activité nationale créés.

Pour en savoir plus...

Cette mesure est fortement inspirée d'une mesure Négawatt plus détaillée : la réglementation énergétique dans les bâtiments antérieurs à 1975 : www.negawatt.org/V5%20docs%20nW/docnW.htm

5 - Certificats d'économie d'énergie par exemple.

6 - Taux retenu dans les cahiers du CLIP – Bâtiments et développement durable, prenant en compte l'évolution du parc en 2050.

Contexte

Le secteur routier est le plus émetteur de gaz à effet de serre en France (26% des rejets) et celui dont les émissions croissent le plus vite. Inverser cette tendance est indispensable pour aboutir à une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cela nécessite la combinaison de quatre évolutions, dont aucune ne peut être laissée de côté : réduire la place de l'automobile et du camion dans le transport des passagers et du fret ; augmenter le taux d'occupation de la voiture individuelle ; rendre les véhicules plus économes en énergie (voir mesure 4) ; conduire ces véhicules de manière plus économe (en particulier en diminuant la vitesse sur les routes).

Imaginée à plusieurs reprises par les gouvernements successifs, l'idée d'abaisser les vitesses sur les routes de France n'a pas abouti jusqu'à présent. Une réduction de la vitesse maximale sur autoroutes a

ainsi été proposée plusieurs fois par différents gouvernements, quelle que soit leur couleur politique, sans que cette idée soit finalement retenue (Michel Rocard en 1990, Dominique Perben en 2005, etc).

Pour lutter contre le changement climatique, il faut intervenir de manière prioritaire sur la croissance des émissions totales des véhicules particuliers.

En effet, ces derniers représentent plus de 50% des émissions de CO₂ liées à l'usage de la route. Aujourd'hui, il est possible d'agir pour réduire significativement les émissions liées aux déplacements routiers, en agissant sur la vitesse maximum autorisée.

A 120 km/h, une voiture moyenne consomme environ 6 litres de carburant aux 100 km.

A 130 km/h, elle en consomme 7,2 litres aux 100, ce qui augmente de fait ses émissions.

Ademe

Contenu de la mesure

Il est impératif d'inciter à une conduite économe et pour cela de réduire les vitesses maximales autorisées. Il est non seulement nécessaire de maintenir voire d'accentuer la surveillance et les contrôles de vitesses (radars fixes et mobiles) mais aussi de mettre en place une baisse généralisée des vitesses sur toutes les routes de France (- 10 km/h).

Pour les véhicules particuliers, il s'agit d'abaisser le seuil à :

- ° 120 km/h sur autoroutes ;
- ° 100 km/h sur les 4 voies et les voies rapides ;
- ° 80 km/h sur les routes nationales et départementales (trajets interurbains).

Pour les voiries communales, il faut créer des zones de circulation restreinte et à vitesse limitée en étendant au maximum les zones à 30 km/h¹ et les zones piétonnières (centre historique, quartiers commerçants, proximité des écoles, des hôpitaux, des centres culturels et de loisirs, des zones à forte densité démographique, etc.).

Imposer des limitations de vitesse propres aux véhicules utilitaires légers de moins de 3 tonnes de charge utile (camionnettes, fourgonnettes). Ils représentent plus de 6 millions de véhicules en circulation, soit près de 17% du parc automobile et leur nombre s'accroît significativement (multiplication par trois en 25 ans).

Réduire les limitations de vitesse pour les poids lourds à 80km/h sur les autoroutes.

Potentiel de réduction en CO₂

D'après l'ADEME, si nous abaissons les limitations de vitesse de 10 km/h sur autoroutes, voies rapides et routes, nous pourrions économiser jusqu'à 1,25 million de tonnes de carburants et éviter le rejet de 4 millions de tonnes de CO₂ par an (soit l'équivalent de près de 3% des émissions actuelles du secteur des transports). C'est certainement une des mesures les plus immédiatement efficaces en terme de CO₂ évité.

Acteurs et acceptabilité sociale

Le comparatif des limitations de vitesse sur autoroutes révèle que la France, avec l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie, sont les pays les moins restrictifs de l'Union européenne (UE à 15).

Vitesses sur autoroutes chez nos voisins :

- Danemark, Suède : 110 km/h ;
- Grande-Bretagne et Irlande : 112 km/h ;
- Finlande, Belgique, Pays Bas, Luxembourg, Espagne, Portugal, Grèce : 120 km/h ;
- Italie : 130 km/h ;
- Autriche : 130 km/h ;
- Allemagne : 130 km/h conseillé.

Ces chiffres montrent que pour la majorité des Etats membres, la moyenne se situe plutôt à 120 km/h.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

La réduction des vitesses sur les routes de France sera bénéfique à plusieurs niveaux :

° Diminution des nuisances environnementales et des impacts sur la santé : émissions de GES, bruit, pollution atmosphérique locale, etc. ;

° Amélioration de la sécurité routière et réduction des accidents : d'après la Ligue contre la violence routière (LCVR), *"en décembre 1973, au moment du premier choc pétrolier, la décision de limiter à 120 km/h la vitesse sur autoroute avait divisé par deux la mortalité rapportée au kilomètre parcouru. En Allemagne, la vitesse maximale fixée alors à 100 km/h avait conduit à une réduction de 37% de la mortalité"*.

Les études montrent par ailleurs que l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse autorisée éviterait environ 500 décès par rapport au nombre annuel de tués recensés.

A 30 km/h, pour un piéton, la probabilité d'être tué en cas d'accident avec une voiture est de 15%. A 50 km/h, cette probabilité passe à plus de 70%² ! ;

° Réduction de la facture pour les automobilistes : abaisser de 10 km/h sa vitesse moyenne représente une économie de 140 euros par an pour un conducteur qui effectue 10 000 km par an³ ;

° Diminution de la facture pétrolière de la France : abaisser de 10 km/h sa vitesse moyenne représente une économie pour la collectivité de 1,5 million de tonnes équivalent-pétrole⁴ sur une consommation annuelle de 100 millions de tonnes. Abaisser la vitesse en ville, c'est favoriser les modes doux comme le vélo et une augmentation de 7% de la part modale du vélo en ville représente un supplément d'environ 0,5 million de tonnes équivalent pétrole économisé par an.

Budget et facilité de mise en œuvre

La décision serait facile à mettre en place et passerait par une simple réglementation pour changer le code de la route (décret), d'où un coût budgétaire très faible.

Pour en savoir plus...

- Agence Internationale de l'Energie - Saving oil in a hurry – avril 2005
- RAC-F et al. "Transports et changements climatiques : un carrefour à haut risque", 66 p, avril 2004
- ADEME, "Les véhicules particuliers en France", Données et références - Avril 2005.

2 - BPA - Bureau Suisse de Prévention des Accidents
3 - Discours de Dominique De Villepin, le 16 août 2005
4 - Op. cit 2.

Mesure n°3 : Transférer les recettes du stationnement payant aux collectivités locales pour financer les modes de transports sobres en carbone



Contexte

Dans un contexte de décentralisation, les collectivités sont confrontées à un désengagement de l'Etat pour financer les Plans de Déplacement Urbains (PDU) et les projets de transports en commun en site propre (suppression des crédits de l'Etat en 2004 et 2005). Sur la période 2003-2009, les collectivités attendaient 1 milliard d'euros d'aides de l'Etat, destinés à financer 37 projets urbains représentant un coût total de 7,1 milliards d'euros.

Certes, pour 2006, une amélioration devrait être observée avec une affectation par l'Etat de 100 millions d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Mais d'après le Groupement des Autorités Responsables de Transports publics (GART), ce montant alloué ne couvrirait que 30% des besoins.

Par ailleurs, les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport. Et pour réduire le trafic automobile (notamment pour les déplacements domicile-travail) et favoriser le transfert modal vers les transports en commun, le vélo et la marche, un des moyens le plus simple et efficace est de réduire le nombre de places de stationnement disponibles¹. Il s'agit entre autres de dissuader le stationnement des automobilistes non résidents et de favoriser celui des résidents. La gestion du stationnement figure d'ailleurs en bonne place dans les principes des PDU qui définissent l'organisation générale

des transports de personnes et de marchandises dans le périmètre de transports urbains. Si les 2/3 des PDU abordent la question de la stabilisation de l'offre de stationnement, seules Strasbourg et Grenoble mèneraient, selon le GART et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, une politique volontariste. La quasi-totalité des PDU n'indiquerait pas d'objectif clair de réduction du nombre de places disponibles en centre-ville et moins d'un PDU sur deux aborde la question du contrôle du stationnement².

Concernant la politique globale de stationnement, des marges de manœuvre sont à terme possibles dans le cadre de la révision du Plan local d'urbanisme (PLU, anciennement POS), rendue obligatoire en 2000 par la loi de Solidarité et de renouvellement urbain (SRU).

Si le stationnement payant sur voirie est une compétence de la commune, la fixation du montant de l'amende et son recouvrement relèvent de l'Etat.

Un transfert de recettes offrirait aux collectivités locales un double avantage : celui de pouvoir bénéficier d'une bonne maîtrise de la politique de déplacements, grâce à un apport financier garanti pour les projets alternatifs à la voiture, et de pouvoir recourir plus systématiquement à la contrainte "stationnement", un instrument majeur de réduction du trafic automobile.

Contenu de la mesure

La mesure consiste à transférer la responsabilité du stationnement payant sur voirie afin que les communes, les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes puissent d'une part fixer les montants du stationnement de surface (et les pénalités forfaitaires) et d'autre part récolter le produit des conventions. Celui-ci devra être affecté au financement des dépenses d'investissement ou d'exploitation contribuant à l'amélioration des transports publics, d'actions d'organisation et d'aménagement du stationnement public ou de mise en œuvre des autres actions prévues par le PDU si elles existent (pistes cyclables, intermodalité, etc.).

Pour compléter cette mesure, la proposition contenue dans le rapport parlementaire de Christian Philip sur le financement des transports publics doit être mise en œuvre. Elle recommande l'augmentation des prix du stationnement dans les parcs publics et sur la voirie, de limiter la durée du stationnement et de rendre les tarifs progressifs.

Emissions de CO₂, en ville, selon le mode de transport.

(en gramme par kilomètre, par personne et avec un taux de charge moyen)

- Marche, Vélo, Roller : 0g de CO₂/km
- Tramway, Métro : < 10 g de CO₂/km
- Bus : environ 75g de CO₂/km
- Deux roues motorisées : environ 100 g de CO₂/km
- Voiture : environ 175g de CO₂/km

MEDD, 2005

1 - Ministère de l'équipement, Service économique et statistique, "Perspectives d'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020", 1998.
2 - "Les nuisances environnementales de l'automobile", Rapport sénatorial d'information n°113 (2001-2002) de Serge Lepeltier, déc. 2001.

Potentiel de réduction en CO₂

Le gain de CO₂ sera proportionnel au degré de transfert modal des automobilistes vers les transports en commun, le vélo et la marche.

Par ailleurs, pour 100 salariés travaillant dans une entreprise disposant de parkings, les émissions annuelles de CO₂ dues aux trajets domicile-travail sont en moyenne de 144 tonnes alors que pour 100 salariés travaillant dans une entreprise ne disposant pas de parkings les émissions sont de 96 tonnes³.

Un transfert modal de la voiture vers le vélo :

Prendre son vélo au lieu de la voiture pour les petits trajets urbains, c'est entre 500 kg et une tonne de CO₂ en moins par an et par cycliste ! On peut donc éviter en France une grande quantité de rejets de CO₂ avec un peu de volonté, sans investissement coûteux et sans rien perdre en qualité de vie.

Dossier de presse, Semaine européenne de la mobilité.09.05, FUBicy.

Acteurs et acceptabilité sociale

Aujourd'hui, les réactions au niveau politique, notamment au sein de la majorité actuelle, sont très partagées. Cependant, cette mesure est défendue par une centaine de députés de la majorité dont C. Philip, député UMP du Rhône. Le Rapport de la mission d'information parlementaire sur l'effet de serre souligne lui aussi l'intérêt d'une telle mesure qui fait consensus au sein du Parlement.

Cette mesure, si elle était appliquée, aurait notamment pour effet de renforcer les compétences des collectivités territoriales en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et donc de permettre une gestion plus en cohérence avec les objectifs du développement durable.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

L'objectif est de réduire le trafic automobile et donc toutes les nuisances associées à ce mode de transport. Les bénéfices sont donc les mêmes que ceux découlant des autres mesures de réduction de la place de la voiture en ville :

- ° Réduction de la pollution atmosphérique locale ;
- ° Réduction des nuisances sonores ;
- ° Réduction de la consommation d'espace lié à l'usage des véhicules et incitation à l'utilisation des modes de transports doux ;
- ° Sécurité routière accrue.

Budget et facilité de mise en œuvre

La mise en œuvre de cette mesure peut prendre la forme d'une proposition de loi. L'intérêt d'impliquer le Parlement dans une telle procédure est évident, afin de faciliter la compréhension et l'appropriation d'une mesure qui fait déjà consensus au sein de l'Assemblée Nationale actuelle. Celle-ci pourrait largement s'inspirer de la proposition de loi déposée en novembre 2004 par le député Christian Philip.

En terme budgétaire, cette proposition de loi doit servir de référence. Elle prévoit que :

" La mise en œuvre de cette proposition de loi conduirait à une perte de recettes de l'ordre de 180M€ pour le budget de l'Etat compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. Par ailleurs, il est institué au profit de l'Etat un montant dû par la collectivité à chaque consultation du fichier national des immatriculations (ce montant sera re-facturé à l'automobiliste)". Proposition de loi, relative à la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie, du 24.11.04.

Pour en savoir plus...

- Rapport parlementaire de Christian Philip, "Le financement des déplacements urbains", 09 décembre 2003
- Rapport de la mission d'information parlementaire sur l'effet de serre, Avril 2006 : www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i3021-t11.asp
- RAC-F et al. "Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des changements climatiques. Emissions de CO₂ du secteur des transports", mars 2006, réalisée dans le cadre du PREDIT.

Contexte

Cette mesure vise la baisse des émissions de GES des véhicules routiers : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, camions et deux-roues motorisés.

Aujourd'hui, les consommations unitaires des véhicules ne font l'objet d'aucune mesure en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de GES : la vignette, qui depuis 1998 pénalisait les véhicules particuliers les plus émetteurs de CO₂, a été supprimée en 2000. Au niveau européen, il existe seulement un accord non

contraignant entre la Commission et les constructeurs automobiles implantés en Europe, selon lequel les véhicules mis sur le marché ne devront pas dépasser 140 g de CO₂ par kilomètre en moyenne en 2008. Les derniers chiffres montrent que cet accord ne sera pas respecté, à moins d'un changement de tendance immédiat¹.

Par ailleurs, rien n'existe pour les véhicules utilitaires et les deux-roues motorisés.

Contenu de la mesure

La mesure doit être prise au niveau communautaire sous la forme d'une directive ou d'un règlement fixant aux constructeurs une valeur maximale (120 g de CO₂ par km en 2010 pour les voitures, moins par la suite) pour la consommation moyenne des véhicules qu'ils mettent sur le marché chaque année.

Une flexibilité entre constructeurs peut être instaurée, comme dans le système en cours de mise en œuvre en Californie : les constructeurs qui n'atteignent pas leur objectif peuvent satisfaire à leurs obligations par un mécanisme de compensation de leurs excès d'émissions (permis échangeables, financement des transports en commun, etc.).

Il est nécessaire en même temps d'intégrer dans le cycle normalisé européen de mesure les émissions dues à la consommation des équipements et autres accessoires, notamment la climatisation² (surconsommation de carburant de 30 à 35% en ville). Les fuites de HFC (hydrofluorocarbone, gaz à effet de serre à fort pouvoir de réchauffement global, utilisé pour la climatisation) doivent également être intégrées.

En cas d'absence d'accord au niveau européen, des mesures fiscales différentielles entre les modèles de véhicules devront être instaurées en France à des niveaux très incitatifs en fonction des niveaux d'émissions. 30% des modèles les plus consommateurs du marché devront être frappés d'une taxe représentant jusqu'à 20% du prix d'achat. Les modèles les moins consommateurs bénéficieront d'un bonus équivalent.

Potentiel de réduction en CO₂

Le secteur routier a émis 137 Millions de tonnes (Mt) d'équivalent CO₂ en 2003 (CITEPA, inventaire décembre 2004). Pour les véhicules particuliers, le passage de 180 grammes CO₂/km (chiffre 2002) à 120 grammes représente un gain d'un tiers. Si l'on atteint ce niveau de réduction pour tous les véhicules, une fois la totalité du parc renouvelé, le potentiel de réduction est de 46 Mt, sans compter les émissions évitées au niveau du raffinage.

Les émissions du raffinage en 2003 s'élèvent à 14 Mt, mais ne peuvent pas toutes être imputées au transport routier puisque ce secteur produit aussi du fuel domestique, du kérosène, etc. Si l'on en impute la moitié au transport routier, on peut estimer le gain à environ 2 Mt (un tiers de 7 Mt).

Le gain total par an : une fois la quasi-totalité du parc renouvelé, soit environ 15 ans, en considérant que cette valeur s'applique aussi aux autres véhicules : 48 Mteq CO₂.

Gain au bout de 7 à 8 ans (âge moyen du parc de véhicules particuliers) : 24 Mt.

Si l'on n'applique cette mesure qu'aux seuls véhicules particuliers, qui ont émis 73 Mteq CO₂ en 2003, avec les mêmes hypothèses, on gagne 55% des chiffres ci-dessus (part des véhicules particuliers dans les émissions du transport routier), soit 26 et 13 Mt.

1 - Transport & environment, Car industry failing on climate pledge - Apr 19, 2006 - www.transportenvironment.org/Article185.html

2 - ADEME, "Un équipement en question : la climatisation automobile", juin 2004.

3 - CITEPA, inventaire décembre 2004.

Acteurs et acceptabilité sociale

Le Parlement européen s'est déclaré favorable à "des limites obligatoires pour les émissions de CO2 provenant de véhicules neufs, de l'ordre de 80 à 100 g/km à moyen terme, qui devront être atteintes par la voie d'échanges de droits d'émission entre constructeurs automobiles" ³. Les Etats membres les plus réticents seront sans doute ceux dont les constructeurs se spécialisent dans les véhicules haut de gamme (Allemagne et Suède). Les constructeurs automobiles français seraient gagnants puisque leurs véhicules rejettent moins de CO2 que la moyenne européenne.

Les associations de consommateurs pourraient soutenir une mesure qui réduit la facture de carburant.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

° Baisse des émissions des polluants atmosphériques locaux.

La baisse des émissions de CO2 des véhicules passe par une baisse du poids, de la traînée aérodynamique, de la résistance au roulement, de la consommation d'énergie des auxiliaires (climatisation...) et par un développement des motorisations hybrides électriques et thermiques (comme la Toyota Prius). Toutes ces évolutions, surtout la dernière, induisent en même temps une baisse des émissions des polluants atmosphériques locaux ;

° Baisse des décès et traumatismes dus aux accidents. Les 4x4, véhicules qui causent les accidents les plus graves, seraient les plus pénalisés par cette mesure ;

° Amélioration de la balance commerciale. Cette mesure entraînerait à la fois une baisse des importations de pétrole et une baisse des importations de voitures, car les véhicules particuliers fabriqués en France consomment moins que la moyenne. Si la mesure est mise en œuvre au niveau européen, on peut s'attendre à une augmentation des exportations de voitures vers les autres pays membres ;

° Amélioration de l'emploi. Un million d'euros dépensé en produits pétroliers raffinés ne crée qu'un demi emploi en France, soit l'un des plus faibles ratios parmi toutes les branches de l'économie française (en moyenne, l'activité générée par un million d'euros dépensé crée 9 emplois en France, cf. Quirion 2006). En réduisant la consommation de carburant, cette mesure entraînerait un report de la dépense sur d'autres branches, toutes plus intensives en emploi. Par ailleurs, comme indiqué ci-dessus, les usines automobiles situées en France seraient gagnantes.

° Réduction des inégalités sociales. Les constructeurs vont augmenter le prix des véhicules les plus émetteurs, qui sont déjà les plus chers, et baisser le prix des véhicules les moins émetteurs, achetés par les ménages moins aisés.

Budget et facilité de mise en œuvre

Le budget nécessaire est très faible, puisque la mesure des émissions en cycle normalisé se pratique déjà et que le nombre de constructeurs à contrôler est très limité.

Pour en savoir plus...

- Transport & environment, Cleaner is Cheaper: Why European climate policy for cars is failing, and what can be done about it – Nov 29, 2005, <http://www.t-e.nu/Article156.html> www.t-e.nu/Article156.html
- WWF, Top Ten voitures, réfléchissez avant d'acheter ! www.wwf.fr/topten/
- Quirion, P., "Calcul du contenu en emplois nationaux, directs et indirects, de la demande adressée aux différentes branches de l'économie française", CIRED, février 2006

Contexte

La consommation d'électricité dans le résidentiel a été multipliée par 7 en France entre 1970 et 2004¹. Il s'agit de l'un des postes de consommation d'énergie qui a le plus augmenté sur cette période. La plupart des pays industrialisés connaissent une telle augmentation mais à un rythme moins rapide. Pour freiner cette évolution, beaucoup ont mis en place des seuils minimaux d'efficacité énergétique pour une grande partie des appareils électriques. Ainsi, aux Etats-Unis et au Canada, de tels seuils couvrent entre 15 et 20 familles d'appareils (AIE, 2002, p. 57).

L'Union européenne est cruellement en retard puisque de tels seuils ne sont en place que pour les réfrigéra-

teurs, les congélateurs et les ballasts pour tubes fluorescents. A l'avenir, sans politique volontariste, la hausse de la consommation d'électricité se poursuivra, car les progrès réalisés grâce à l'étiquette énergie et aux rares seuils d'efficacité énergétique seront plus que compensés par l'augmentation du nombre d'appareils en veille et d'appareils électroniques de loisir (ordinateurs, décodeurs, recharges, etc.). Signalons que les projections du Réseau de Transport d'Electricité utilisées par le Ministère de l'Industrie comme base de sa planification (la PPI) continuent de prévoir une hausse continue de la demande électrique, y compris dans leurs scénarios dits volontaristes.

Contenu de la mesure

Il s'agit d'établir pour chaque famille d'appareils et de systèmes consommant de l'électricité des seuils minimaux de performances énergétiques. Les appareils dont les performances sont situées en deçà de ces seuils ne seront plus autorisés à être mis sur le marché.

Ces seuils seront établis à partir d'une analyse des technologies économes en énergie. Le seuil de performance est choisi au minimum du coût social global, défini comme la somme du coût de l'appareil, du coût de l'électricité et des coûts externes de l'énergie (pollution locale, santé...) sur la durée de vie de l'appareil. Le prix d'achat des appareils pourra augmenter mais cet éventuel surcoût sera au moins partiellement compensé par les économies d'électricité générées.

Aujourd'hui, tout équipement électrique doit respecter des normes de sécurité, notamment pour garantir la protection des usagers vis-à-vis des décharges électriques. La mesure proposée consiste à introduire sur des bases similaires des exigences énergétiques minimales. Rappelons qu'une telle disposition existe déjà pour les appareils de froid domestique depuis 1999 et qu'elle donne pleinement satisfaction.

Idealement, la mesure devrait être prise au niveau communautaire en application de la directive 2005/32/EC de 2005. Si la Communauté européenne ne décide pas de seuils obligatoires suffisamment ambitieux ou se contente d'engagements volontaires qui échoueront comme dans le secteur automobile, la France devra mettre en place de tels seuils pour montrer l'exemple au niveau européen. Des mesures de retrait et de destruction des anciens appareils via les revendeurs devront également être négociées.

Potentiel de réduction en CO₂

La faiblesse du taux d'émission de CO₂ moyen de la production d'électricité en France amène certains observateurs à sous-estimer l'importance de la maîtrise de la demande d'électricité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or les scénarios énergétiques officiels prévoient une poursuite de la hausse de la consommation d'électricité, qui, si elle se réalise, sera au moins en partie satisfaite par un développement des centrales à combustibles fossiles. Pour 2005-2007, les quotas français octroyés aux installations de production d'électricité sont supérieurs de 40% aux émissions de l'année 2002². Ce chiffre est délibérément surévalué, le gouvernement français reconnaissant ainsi que si la consommation d'électricité continue à augmenter dans les années qui viennent, cette hausse sera largement satisfaite par les centrales thermiques.

Selon les estimations de l'association négaWatt, les ordres de grandeur des économies d'électricité seraient, pour la France en 2010, de 22,1 TWh pour le seul secteur résidentiel, répartis comme suit : 7,4 pour les appareils de froid, 4,9 pour les veilles, 5,5 pour les chauffe-eau, 1,2 pour le reste de l'électroménager, 0,5 pour les ampoules et 2,6 pour les circulateurs de chaudière. Pour la raison indiquée ci-dessus, passer des TWh aux émissions de CO₂ évitées est délicat, mais quel que soit le contenu en carbone retenu, il faut souligner que la production d'électricité en France n'est pas isolée du reste de l'Europe. Dans un marché européen de l'énergie, tout gaspillage en France ou à l'inverse toute économie d'électricité, a un impact sur les importations ou les exportations de courant et sur le marché des équipements ailleurs en Europe.

1 - ENERDATA s.a. - Banque de données mondiales sur l'énergie.

2 - Soit un passage de 26 à 36 Mt CO₂. Ce calcul est réalisé sur les seules installations classifiées "ELEC" dans le Plan National d'Allocation des Quotas et ce calcul ne tient pas compte de la réserve pour les nouvelles installations.

Acteurs et acceptabilité sociale

Les associations de consommateurs devraient soutenir une mesure qui réduit la facture d'électricité. Les constructeurs d'appareils électroménagers et électroniques grand public européens ne soutiennent pas cette politique pour l'instant, alors que les fabricants qui auront développé les premiers des appareils moins consommateurs d'énergie gagneront à terme des parts de marché. En effet, les politiques d'efficacité énergétique se développeront nécessairement à l'avenir, à la fois pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et pour répondre à la hausse du prix de l'énergie.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

° Baisse des autres atteintes à l'environnement des centrales électriques :

La baisse de la production d'électricité atténuera par ailleurs les émissions des autres atteintes à l'environnement entraînées par les centrales électriques : risques et déchets radioactifs, réchauffement des cours d'eau, polluants atmosphériques locaux, etc.

° Amélioration de la balance commerciale :

Cette mesure entraînerait une baisse des importations de combustible pour les centrales électriques (rappelons que la France ne produit plus ni gaz, ni charbon, ni uranium).

° Amélioration de l'emploi. Les sommes économisées par les ménages sur leur facture d'électricité se reporteraient sur d'autres produits de consommation, dont les produits électroniques grand public et électroménagers. Or, un million d'euros dépensé dans la branche "appareils domestiques" crée plus de cinq emplois en France, contre un seul dans la branche électricité (Quirion, 2006).

Budget et facilité de mise en œuvre

Les exigences énergétiques minimales envisagées seront établies, après une analyse rigoureuse, au niveau d'un optimum technico-économique. Il convient d'allouer un budget à hauteur des besoins en analyses et en suivi des marchés et des technologies.

Au niveau européen, selon l'association négaWatt (2003), l'effort à consentir est estimé à 10 millions d'euros.

Aux Etats-Unis, le programme sur les normes de performance énergétique, en vigueur depuis 1987, présente un budget annuel de \$US 10 millions. L'investissement dans les technologies économes est estimé à \$US 20 millions par an en moyenne pour chaque famille, mais surtout génère \$US 60 millions d'économies sur la facture énergétique, soit un gain net de \$US 40 millions par an.

Pour en savoir plus...

- Association négaWatt, "Pour des seuils minimaux de performance énergétique sur tous les appareils électriques", 2003, rédaction Benoît Lebot, www.negawatt.org/telechargement/Mesure%20nW%20AppElec%20v%201.11.pdf
- Communauté européenne, Directive 2005/32/EC, "Establishing a framework for the setting of ecodesign requirements for Energy-Using Products", 6 juillet 2005
- International Energy Agency, 2000, "Energy labels and standards", Paris
- International Energy Agency, 2001, "Things that go blip in the night; Standby power and how to limit it", Paris
- International Energy Agency, 2003, "Cool appliances; Policy strategies for energy-efficient homes", Paris
- Lenoble C., C. Glanois, E. Duhamel & S. Treillard, "L'amélioration de l'efficacité des appareils électriques", ENPC, Atelier Changement climatique, février 2004 : www.enpc.fr/fr/formations/ecole_virt/trav-eleves/cc/cc0304/appareils-electriques/appareils-electriques.htm
- Quirion, P., "Calcul du contenu en emplois nationaux, directs et indirects, de la demande adressée aux différentes branches de l'économie française", CIRED, février 2006

Contexte

En France, l'agriculture représente 19% des émissions de gaz à effet de serre. Elle se place ainsi en 4^e position derrière le secteur des transports, de l'industrie et du bâtiment.

Le gaz à effet de serre le plus important en agriculture est le protoxyde d'azote (N₂O), émis principalement lors de l'épandage d'engrais azotés (1/3 dû à l'épandage des déjections animales et 2/3 dû à l'épandage d'engrais minéraux) et lors de la dégradation de l'azote dans les sols.

La fertilisation des sols agricoles représente 90% des émissions de N₂O agricoles en France. Les sols agricoles représentent 47% des émissions françaises de GES issues de l'agriculture.

L'excédent d'azote sur les sols agricoles français est d'environ un million de tonnes par an (715 000 pour Agreste et 1 300 000 pour Solagro et CITEPA). L'enjeu aujourd'hui est donc d'obtenir un bilan azoté le

plus équilibré possible (différence entre les entrées et les sorties d'azote sur l'exploitation agricole), c'est-à-dire d'optimiser les apports azotés dans l'espace, dans le temps et en fonction du besoin des plantes.

Jusqu'ici, les tentatives de réduction (opération "Fertimieux", Programme de maîtrise des pollutions agricoles, directive nitrates) n'ont pas été concluantes dans la baisse de la fertilisation azotée. De même les politiques agricoles ne comptent aucun volet "effet de serre" et l'agriculture biologique, moins utilisatrice d'engrais minéraux, n'est pas suffisamment soutenue et encouragée.

Finalement, après un projet de loi sur l'eau qui intégrait la taxe azote au kilo d'engrais, la France a fait marche arrière en 2005 et la mesure "redevance excédent d'azote" n'a pas été retenue dans la loi adoptée. Il est pourtant urgent de travailler dans ce sens.

Contenu de la mesure

Cette mesure consiste à favoriser la maîtrise de la fertilisation azotée en encourageant financièrement les agriculteurs ayant de bonnes pratiques (bonus) et en taxant ceux qui utilisent les engrais de façon excessive (malus). En procédant ainsi, on ne sanctionne pas l'utilisation des engrais mais leur usage immodéré.

A partir de la réalisation d'un bilan azoté à l'échelle de l'exploitation agricole (mesure de l'azote restant, en tenant compte des apports sous toutes leurs formes et des exportations par les cultures ou autres), la taxe serait appliquée sur les surplus azotés par rapport à une moyenne à ne pas dépasser.

En pratique, cela passerait par la réalisation d'un bilan azoté à l'échelle de l'exploitation à la fin du cycle végétatif et selon une procédure définie : différence entre les entrées d'azote (aliments, engrais minéraux azotés, déjections animales, lisiers importés, etc.) et les sorties (productions animales et végétales réelles sur la ferme, exportations de fumiers et de lisiers). Il faut ensuite fixer un bilan moyen d'azote en fonction des cultures, de la localité et ensuite définir une fourchette (entre A et B) dans laquelle le bilan azoté global de l'exploitation est considéré comme équilibré. Au dessus de B, une taxe est payée, en dessous de A, une prime est versée, et ceci de manière proportionnelle.

Potentiel de réduction en CO₂

Le principal résultat attendu est une réduction de l'excédent azoté agricole en France, qui se chiffre à environ 1 million de tonne dans les sols.

L'agriculture émet aujourd'hui 106,1 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mteq CO₂) par an. Ce chiffre n'inclut pas la fabrication des engrais, qui est comptabilisée dans les émissions de l'industrie manufacturière. Il ne tient pas compte par ailleurs des engrais importés, qui représentent 60% de la consommation.

La fabrication des engrais azotés étant très gourmande en énergie fossile, une baisse des apports azotés sur les sols agricoles entraînerait également une baisse des émissions de CO₂ liées à leur fabrication.

Le potentiel de réduction de cette mesure est d'environ 24 Mteq CO₂ par an, si on cumule la réduction des émissions de N₂O (gaz au pouvoir réchauffant 296 fois plus puissant que le CO₂) dues à l'épandage et les réductions induites grâce à une diminution de la fabrication d'engrais (N₂O et CO₂) (Solagro).

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

- ° Une baisse des apports azotés aurait évidemment des conséquences positives sur les émissions de N₂O, puissant gaz à effet de serre.
- ° Dans le même temps, cette mesure augmenterait la qualité des eaux (pollution importante dans certaines régions de France des nappes phréatiques, eaux surface et des eaux côtières par les nitrates).
- ° Cette mesure réduira par ailleurs la pollution des sols et permettra de préserver la biodiversité.

Budget et facilité de mise en œuvre

Cette mesure, relativement facile à mettre en œuvre, passerait par l'adoption d'une réglementation sur les excédents azotés.

Au niveau financier, le malus perçu alimenterait le bonus versé.

Les techniciens des chambres d'agriculture ou d'autres structures agricoles, déjà formés, pourraient garantir le suivi des bilans azotés.

La maîtrise de la fertilisation azotée représente un gain économique pour les agriculteurs. En effet, pour ces derniers, le coût du surplus azoté dans les sols en France est évalué à environ 600 millions d'euros par an. La baisse des intrants azotés représente donc, en plus d'un acte bénéfique pour le climat, une diminution des charges pour l'agriculteur.

Pour en savoir plus...

- SOLAGRO, 12 propositions pour lutter contre le changement climatique dans le secteur de l'agriculture - 16/07/03 – 45 pages.
<http://www.solagro.org>
- Agreste, "Encore trop d'engrais azotés et d'effluents d'élevage - Des nitrates agricoles à l'Ouest et dans les plaines céréalières" - Primeur N° 123, 09.04.2003 : <http://agreste.maapar1.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/PRIMEUR123.pdf>
- France Nature Environnement, "Pour une eau vivante : la gestion équitable de l'eau en 2001", La Lettre eau, Juin 2001, 8 pages.

Contexte

Les véhicules particuliers étant fortement contributeurs d'émissions de gaz à effet de serre, cette mesure est volontairement axée sur la publicité automobile.

Le dérèglement climatique fait déjà ressentir ses effets dramatiques et certaines publicités vantent les mérites des véhicules puissants et climatisés, dont la consommation est très élevée. La publicité doit connaître un encadrement public, tant sur la forme que sur le fond du message, afin de tenir compte, entre autres, des ressources limitées de notre planète. Excepté pour certains appareils électroménagers¹, force est de constater l'absence de lisibilité et de clarté de l'information liée à l'usage de l'énergie et à ses impacts sur notre climat.

Concernant, par exemple, les véhicules particuliers, seule la directive européenne 1999/94/CE rend obligatoire la mise à disposition d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'attention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves. Cet étiquetage impose d'indiquer le niveau d'émission en gramme de CO₂/km du véhicule sur tout document promotionnel imprimé à destination du grand public. Sur les documents, cela s'est traduit par un chiffre peu visible et peu informatif pour le grand public concernant le niveau de pollution.

En vertu de l'arrêté du 10 novembre 2005 (modifiant l'arrêté du 10 avril 2003 relatif à l'information sur la

consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves), des étiquettes énergie figureront désormais dans les lieux de vente des véhicules mais pas sur les supports publicitaires.

En matière de réglementation spécifique, les gouvernements n'ont pas pris leurs responsabilités. En effet, ils n'ont pas utilisé la possibilité offerte avant juillet 2005 par le Code de l'Environnement d'adopter des décrets pour "*prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie lorsqu'ils sont de nature à favoriser la consommation d'énergie*". Mais depuis juillet 2005 et la Loi de Programme fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE)², cet article a été modifié de la manière suivante : "*Prescrire aux entreprises qui vendent de l'énergie ou des services énergétiques l'obligation de promotion d'une utilisation rationnelle de l'énergie et d'incitation à des économies d'énergie dans le cadre de leurs messages publicitaires*", ce qui restreint le champ aux seuls fournisseurs d'énergie.

En juillet 2004, le gouvernement a adopté le Plan climat qui comporte un chapitre consacré à la déontologie publicitaire : "*Il est nécessaire de limiter la promotion, dans des supports publicitaires, des comportements irrationnels ou des produits inefficaces pouvant induire des gaspillages d'énergie ou des émissions inutiles*".

Contenu de la mesure

Les publicités énergivores et notamment celles concernant les automobiles doivent être réglementées. C'est pourquoi il est nécessaire de :

- ° Décliner en mesures concrètes le paragraphe "déontologie publicitaire" du chapitre "Campagne nationale de sensibilisation" inscrit dans le Plan Climat 2004 ;
- ° Réinscrire dans l'article L.224-1 du Code de l'Environnement une mention allant dans le sens d'une limitation de la publicité concernant tous les biens consommateurs d'énergie (dont les automobiles) via le vote d'une loi par le Parlement et de l'adoption des décrets d'application en Conseil d'Etat ;
- ° Faire figurer sur tous les outils promotionnels automobiles, de manière claire et visible, les étiquettes énergie de A à G relatives aux consommations et aux émissions de CO₂. Ajouter une mention concernant les fluides frigorigènes hydrofluorocarbones (HFC), gaz à effet de serre très puissants, si le véhicule est équipé de la climatisation ;
- ° Interdire toute forme de publicité augmentant directement la consommation d'énergie, comme les panneaux lumineux, éclairés, mobiles et les publicités transportées par des véhicules motorisés spécialement dédiés ou les aéronefs.

1 - <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l32004.htm>

2 - Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 art. 27 IV, V Journal Officiel du 14 juillet 2005

Potentiel de réduction en CO₂

Le potentiel de réduction des émissions de GES induit est difficile à estimer. Cependant, cette mesure aura des effets non négligeables sur les comportements. Tout comme il est proscrit de faire référence explicitement à la vitesse, et ce pour inciter à un plus grand respect du Code de la route, les résultats attendus ici sont de l'ordre de la responsabilisation des acteurs, à la fois producteurs et consommateurs. L'objectif est de faire évoluer les réflexes à l'achat, notamment des véhicules, afin que la prise en compte de la consommation d'énergie et des émissions de GES devienne systématique chez les consommateurs.

Il s'agit enfin de responsabiliser les publicitaires afin que la valorisation des équipements énergivores soit bannie des arguments publicitaires.

Acteurs et acceptabilité sociale

Le Bureau de Vérification de la Publicité (BVP) est l'organisme d'autodiscipline de la publicité en France. Il est composé de professionnels de la publicité (agences, annonceurs, médias, etc.). Il s'est donné pour but de "mener une action en faveur d'une publicité loyale, véridique et saine dans l'intérêt des professionnels de la publicité, des consommateurs et du public". En d'autres termes, sa mission est de parvenir à concilier liberté d'expression publicitaire et respect des consommateurs. Des "recommandations" sont régulièrement rédigées dont une sur le Développement Durable datant de décembre 2003. Celle-ci renvoie également à une recommandation "Arguments écologiques" d'octobre 1998.

"La publicité doit bannir toute évocation ou représentation de comportement contraire à la protection de l'environnement et à la préservation des ressources naturelles (gaspillage et/ou dégradation de ressources naturelles, pollution de l'air, de l'eau, des sols, changement climatique), sauf dans le cas où il s'agit de le dénoncer. La publicité ne saurait inciter directement ou indirectement à des modes de consommation excessive ou au gaspillage d'énergies et de ressources naturelles. Elle ne saurait suggérer ou cautionner des agissements manifestement inconséquents ou irresponsables".

Extrait de la Recommandation Développement Durable du BVP

Cette recommandation n'étant aujourd'hui absolument pas suivie par les professionnels de la publicité, il est important qu'une réglementation soit mise en place.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

- ° Réduire les messages publicitaires qui incitent à une surconsommation excessive aura nécessairement des impacts positifs sur l'environnement ;
- ° Moins de véhicules fortement consommateurs d'énergie et d'espace, moins de pollution sonore, bienfaits pour la santé, etc.

Budget et facilité de mise en œuvre

Cette mesure demande une révision du Code de l'environnement via le vote d'une loi par le Parlement. Elle sera appliquée par des décrets en Conseil d'Etat. Le coût d'application de cette mesure est très faible.

Pour en savoir plus...

Agir Pour l'Environnement, "La pub véhicule un message polluant !", novembre 2003.
Voir : www.agirpourenvironnement.org

Mesure n°8 : Former les professionnels aux enjeux du changement climatique



Contexte

Mettre en œuvre les mesures présentées dans ce document suppose un développement des capacités techniques et humaines en faveur de projets qui réduisent les émissions de GES. Aujourd'hui, de nombreux acteurs impliqués dans la lutte contre le réchauffement de la planète soulignent un manque important de professionnels formés aux enjeux climatiques, tous secteurs confondus. Finalement, ce ne sont pas les techniques qui font défaut mais plutôt les techniciens. Ainsi, par exemple, beaucoup de professionnels du secteur du bâtiment insistent aujourd'hui sur le manque de personnel qualifié pour faire face à la demande, notamment sur les énergies renouvelables (solaire thermique et photovoltaïque principalement).

Pour que la France respecte les engagements du Protocole de Kyoto et pour qu'elle s'engage sur la voie d'une division par 4 de ses émissions de GES, il est nécessaire qu'émerge dans les différents corps de métiers (professionnels du bâtiment, des transports, cadres et ingénieurs) une génération formée aux enjeux du changement climatique et aux réponses à apporter dans leur domaine de compétence. Cela

passera avant tout par l'intégration dans les cursus scolaires et universitaires de modules de formation qui présentent ces deux aspects du problème (enjeux et solutions). Ainsi, par exemple, mieux former les professionnels du bâtiment aux enjeux du changement climatique leur permettrait non seulement de diffuser des informations sur la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables auprès de leurs clients, mais aussi d'assurer la qualité des prestations fournies par les artisans.

Avoir des corps de métiers capables de mettre en œuvre les solutions techniques existantes est une condition indispensable à la réalisation de toute politique publique, incitative ou réglementaire. Rien ne sert en effet d'inciter les particuliers, par des mesures fiscales, à acheter des équipements en énergies renouvelables ou de renforcer l'isolation des bâtiments s'il n'existe pas de professionnels en nombre suffisant capables de répondre à la demande créée. Aujourd'hui, la diffusion des énergies renouvelables, malgré les systèmes d'aides mis en place, butte sur le petit nombre de professionnels formés pour mettre en place ces installations.

Contenu de la mesure

L'amélioration et la généralisation de formations professionnelles répondant aux enjeux du changement climatique doit concerner :

- ° Les écoles formant les cadres de la fonction publique (Instituts Régionaux d'Administration, ENA, ENTPE...)
- ° Les grandes écoles formant les ingénieurs et les cadres, ainsi que les autres filières de l'enseignement supérieur assurant la formation des ingénieurs, des architectes et des techniciens du bâtiment ;
- ° Les lycées professionnels qui forment les artisans et les ouvriers ;
- ° Les organismes de formation continue qui doivent permettre aux architectes, ingénieurs, techniciens, artisans et ouvriers, déjà en exercice, d'acquérir les connaissances nécessaires.

Les formes que doit prendre la mise en œuvre de cette mesure sont variées :

- ° Dans le cas des lycées, des écoles et des organismes publics de formation, cette mesure vise l'intégration des enjeux du changement climatique dans les programmes ainsi que dans les formations techniques spécifiques ;
- ° Dans le cadre des universités et des grandes écoles, une politique d'orientation doit permettre à l'Etat d'inclure dans les enseignements, des cours et des séminaires de formation aux enjeux du changement climatique, afin que dans chacun des secteurs répertoriés plus haut, les étudiants soient conscients des impératifs de leur corps de métiers face au réchauffement de la planète et des aspects techniques.

Secteurs prioritaires concernés :

Professionnels du bâtiment :
Artisans
Architectes
Cadres de la fonction publique

Agriculture :
Lycée Agricoles
Ingénieurs agronomes
Cadres de la fonction publique

Transports :
Ingénieurs
Urbanistes
Cadres de la fonction publique

Secteur tertiaire :
Grandes Ecoles
Universités
Ecoles de commerce
Cadres de la fonction publique

Acteurs et acceptabilité sociale

Cette mesure ne pose pas de problème de mise en œuvre ni d'acceptabilité sociale. Elle accompagne une évolution actuelle de la société, puisque quelques trop rares formations s'ouvrent aux questions environnementales. De plus, les acteurs de l'éducation, notamment dans les universités et autres formations tertiaires, constatent un réel engouement des étudiants pour ces questions.

Il s'agit donc d'accompagner cette évolution et d'offrir des formations en cohérence avec les enjeux sociaux, techniques et économiques du changement climatique. Le réseau déjà existant d'acteurs compétents (ADEME, MEDD, associations) doit être valorisé dans ce sens pour permettre une vraie diffusion des savoirs via le tissu éducatif.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

° Création de milliers d'emplois dans le secteur du bâtiment (construction et entretien des bâtiments neufs et anciens), de l'agriculture (bonnes pratiques agricoles, agriculture biologique...), de l'énergie (énergie solaire thermique, photovoltaïque, éolien...). Selon une étude rendue publique par le Syndicat des Energies Renouvelables (SER), le développement des différentes énergies renouvelables devrait conduire à la création d'environ 75 000 emplois d'ici 2010 ;

° Revalorisation des métiers de la filière bois : les métiers de la menuiserie et du bâtiment sont, pour la France, un grand atout à développer. Car en augmentant les puits de carbone par le piégeage du CO₂ dans nos forêts et nos bâtiments, le secteur de la foresterie contribuera à réduire notre impact sur le climat. Le nombre d'emplois de la filière pourrait presque augmenter de 80% d'ici 2010 (45 000 contre 25 000 actuellement) ;

° Territorialisation des emplois et développement local.

Budget et facilité de mise en œuvre

Le budget nécessaire pour le développement de cette mesure est relativement faible, puisqu'il s'agit avant tout de refondre des formations existantes ou de modifier leurs contenus afin de prendre en compte les exigences liées au changement climatique. L'un des coûts les plus importants sera sans doute la formation des corps enseignants. Si certains sont déjà à même de délivrer de tels enseignements, il faudra prévoir, pour les autres, des séances de formation aux principaux enjeux du changement climatique et aux éléments plus techniques, spécifiques aux différents diplômes.

Des partenariats avec le milieu associatif, les groupes professionnels et les instituts de recherche sont possibles pour délivrer des séances de mise à niveau répondant aux besoins du terrain, à un coût relativement faible.

Pour en savoir plus...

- Lettre du SER n° 8 "Les énergies renouvelables et l'emploi", Mars 2005 : www.enr.fr/DL/publications/Lettre8.pdf
- Fiche négaWatt : former les acteurs du bâtiment à l'économie de l'énergie
www.negawatt.org/telechargement/Mesure%20nW%20FormBat%20v1%202.pdf

Mesure n°9 : Arrêter les financements publics des énergies fossiles au profit de projets sobres en carbone



Contexte

Les Institutions Financières Internationales et spécialisées sont des acteurs majeurs de la politique étrangère de la France : COFACE, agence française d'assurance de crédit-exportations et institutions de développement (Banque Mondiale et banques régionales de développement, Agence Française de Développement...). Or les orientations politiques de ces grands établissements financiers publics sont souvent en contradiction profonde avec les critères du développement durable : 30% des projets évalués et soutenus par la COFACE sont des projets d'hydrocarbures, de pétrochimie et de production et transport de l'énergie, alors que le soutien de la COFACE aux énergies renouvelables (ENR) et à l'efficacité énergétique est négligeable. Au niveau mondial, 36% des garanties des agences de crédits à l'exportation relèvent du secteur aérien (en France, garantie des ventes d'Airbus vers les pays du Sud).

Par ailleurs, en 2005, la Banque Mondiale a financé à hauteur de 2,1 milliards de dollars des projets d'énergies fossiles contre seulement 0,2 milliard pour des projets d'ENR et d'efficacité énergétique.

82% des projets pétroliers soutenus par la Banque Mondiale sont exclusivement destinés à l'exportation vers les pays industrialisés dont la France. Le financement public en la matière est donc un soutien direct à la consommation d'énergies fossiles des pays industrialisés, qui ont parallèlement l'obligation de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), mettant en évidence une incohérence totale des politiques publiques.

De plus, ces projets ont souvent des impacts néfastes sur l'environnement et sur les conditions de vie des

populations des pays hôtes. Face aux contestations croissantes de la société civile et des communautés locales, la Banque Mondiale a fait réaliser en 2000 une évaluation indépendante de l'impact des projets d'industries extractives sur le développement. La Revue des Industries Extractives, auteur de cette étude, constitue désormais l'élément international de référence en matière d'impact des industries extractives sur le développement.

Partagées aussi bien par la société civile que par les acteurs institutionnels, ces conclusions devraient donc s'imposer à la Banque Mondiale et à toutes les institutions multilatérales de développement. La cohérence avec le Plan d'action du G8 de Gleneagles (juillet 2005), qui souligne la nécessité "d'accroître au sein des portefeuilles de prêts actuels et futurs [des banques multilatérales de développement] le volume des investissements réalisés pour les énergies renouvelables", doit être assurée.

Il est évident que ces acteurs financiers, censés agir en faveur du développement durable, doivent servir des objectifs en cohérence avec les besoins des pays en développement et émergents. Ils ne peuvent, ni ne doivent, être guidés exclusivement par une logique économique. La France doit à ce niveau jouer un rôle actif et agir pour mettre fin à des pratiques qui, en accentuant le changement climatique, vont à l'encontre des principes même énoncés par les accords internationaux portant sur la question (Convention de Rio, Protocole de Kyoto, Déclaration du Sommet de la Terre de Johannesburg, Objectifs du millénaire).

Contenu de la mesure

Le RAC-F demande donc que la France ait une politique claire vis-à-vis de ces institutions financières et notamment que les projets des acteurs financiers publics soient cohérents avec la politique française de lutte contre le changement climatique. L'inverse traduirait une incohérence majeure entre la politique intérieure et extérieure de la France : l'Etat ne peut efficacement lutter contre le changement climatique tant qu'il soutient massivement des projets accentuant la hausse des émissions de GES. Cela passe par un meilleur contrôle démocratique de ces institutions et par un arrêt du soutien aux projets qui encouragent l'utilisation des énergies fossiles et des autres technologies fortement émettrices en GES. Nous demandons :

° Pour la COFACE :

Etablissement d'un contrôle parlementaire sur ses projets pour une gestion plus transparente des activités effectués pour le compte de l'Etat ;

Evaluation rendue publique des émissions de GES pour chacun des projets, ainsi qu'une amélioration des lignes directrices environnementales qui servent de référence à la prise en garantie des projets. Ces éléments devront être déterminants dans le choix de garantir ou non un projet ;

Arrêt des garanties COFACE pour des projets encourageant le recours aux énergies fossiles (oléoducs, gazoducs, etc.).

° Pour la Banque Mondiale et les banques régionales de développement :

La France, en tant que bailleur important de ces institutions, doit prendre clairement position pour que celles-ci respectent les recommandations de la Revue des Industries Extractives : formalisation d'un moratoire concernant le charbon ; arrêt des financements pour le pétrole d'ici 2008 ; augmentation annuelle de 20% des investissements pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables pendant cinq ans (cet objectif n'a pas été respecté en 2005 avec une augmentation de 7% seulement) ; réaffectation des financements vers des projets bénéfiques pour le climat afin notamment que les énergies renouvelables se substituent de manière significative aux énergies fossiles.

Potentiel de réduction en CO₂

Aujourd'hui, les émissions de GES liées aux projets bénéficiant de financements et garanties publiques ne sont que très partiellement comptabilisées. Le soutien financier public indirect au changement climatique par ce biais n'est ni quantifié, ni pris en compte correctement dans les politiques publiques françaises. Il est donc impossible d'associer un potentiel de réduction des émissions à l'application de cette mesure. On sait cependant que les émissions totales générées par les projets d'énergies fossiles financés par la Banque Mondiale sur les 12 dernières années sont estimées à 43,4 milliards de tonnes de CO₂.

Acteurs et acceptabilité sociale

Dans le cas de la COFACE, les parlementaires doivent jouer un rôle actif de suivi et de contrôle des projets pris en garantie. En effet, seul un contrôle parlementaire permet d'assurer la transparence nécessaire.

Le Chef de l'Etat et le gouvernement français, en particulier le ministère des Affaires Etrangères et le ministère de l'Economie et des Finances, sont responsables de la politique de la France auprès de la Banque Mondiale et des autres banques de développement. Ils doivent envoyer des signaux clairs dans les forums internationaux et au sein de l'OCDE pour que ces objectifs soient atteints et agir pour que les lignes directrices qui orientent la stratégie des acteurs financiers excluent clairement le soutien aux projets qui contribuent à augmenter les émissions de GES. En outre, les institutions financières doivent développer des programmes de soutien à l'efficacité énergétique et aux énergies alternatives.

Capacité à atteindre les autres objectifs du développement durable

° Développement local : contrairement aux projets d'énergies fossiles (notamment dans le cas de projets pétroliers qui entraînent un accaparement de la rente par le pays destinataire des exportations sans retombée sur le développement local), le développement des énergies renouvelables a un fort potentiel de création d'emplois (les ENR sont les formes d'énergie générant le plus d'emplois) ;

° Réduction des pollutions locales et de l'impact sur la santé par l'arrêt du recours aux énergies fossiles.

Budget et facilité de mise en œuvre

La France, parce qu'elle est un acteur important du financement du développement, est en droit d'intervenir dans les instances de direction et d'orientation des acteurs financiers publics afin d'empêcher le soutien de projets qui accentuent le changement climatique. Le coût financier de cette mesure étant nul pour la France (puisqu'il est demandé une réaffectation des fonds déjà alloués et non une nouvelle allocation), il est demandé aux partis politiques de s'engager à remplir les autres engagements financiers de la France, notamment dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique et du Protocole de Kyoto. Des efforts significatifs de financement doivent en outre être faits pour faciliter le transfert de technologies sobres en carbone, excluant le nucléaire et la capture et la séquestration du carbone.

Pour en savoir plus...

- Friend of the Earth International, 2002. Pour un arrêt progressif du financement par les institutions financières internationales des projets d'exploitation minière et d'extraction de carburants fossiles pour l'autodétermination des communautés locales. Document de prise de position. Janvier 2002.
- Les Amis de la Terre, 2006. Energies fossiles et institutions financières publiques : le besoin d'intégrer les impératifs de lutte contre le changement climatique
- ECA Watch, "How do Export Credit Agency affect climate change ?" International NGO campaign on ECA : www.eca-watch.org



Contexte

Le système fiscal français a été mis en œuvre bien avant que le changement climatique ne soit porté à la connaissance du public et des décideurs politiques. Pour une large part, il était même en place avant les chocs pétroliers des années 1970. Il est donc peu étonnant que non seulement ce système fiscal n'incite guère à réduire les émissions de gaz à effet de

serre (GES), mais encore qu'il comporte de nombreuses mesures induisant des effets pervers sur les émissions. Certains pays, en particulier scandinaves, ont mis en œuvre des réformes fiscales écologiques, certes trop limitées mais qui vont dans le bon sens. Hélas, les gouvernements français successifs n'ont pour l'instant jamais pris de décisions dans ce sens.

Contenu de la mesure

Il s'agit d'une part de supprimer les dispositions qui incitent à émettre des GES (subventions à la pollution) et d'autre part de taxer la consommation d'énergie non renouvelable et les émissions de GES. Ces deux volets dégageront des recettes publiques qui devront être utilisées pour réduire d'autres taxes, par exemple celles défavorables à l'emploi ou pour financer d'autres activités, en particulier celles bénéfiques à l'environnement.

Supprimer les subventions à la pollution

Sans être exhaustif, les subventions à la pollution les plus importantes sont :

- ° Transport aérien : exonération de TVA pour le kérosène et les billets internationaux, taux réduit de TVA (5,5%) pour les billets nationaux, subventions aux compagnies low-cost et aux aéroports.
- ° Véhicules particuliers : remboursement des frais réels en fonction de la distance domicile-travail et de la puissance du véhicule.
- ° Transporteurs routiers : remboursement partiel de la TIPP, dégrèvement de la taxe professionnelle.
- ° Déchets ménagers : la taxe sur les emballages (point vert) ne couvre pas tout le coût de traitement et

de recyclage. Les collectivités en supportent la moitié et le répercutent au contribuable local sans incitation économique à trier : seuls 250.000 ménages paient en fonction du poids de déchets produits, les autres payant en fonction de la surface habitée (taxe TEOM) ou du nombre de personnes du foyer (redevance REOM).

° Les institutions financières internationales et les agences de crédit à l'exportation (la COFACE en France) financent et garantissent beaucoup plus de projets liés aux énergies fossiles que de projets d'efficacité énergétique ou d'énergies renouvelables (Voir mesure 9).

Taxer la consommation d'énergie non renouvelable et les émissions de GES

Contrairement à l'impression qui ressort des débats autour du prix du pétrole, l'énergie est de moins en moins chère en France¹. Inflation déduite, le coût du carburant pour faire 100 km a été presque divisé par deux entre 1960 et 2004. Ce coût est plus faible aujourd'hui qu'avant le premier choc pétrolier de 1973 ! De même, les prix de l'électricité et du gaz pour les particuliers sont plus faibles en 2004 qu'en 1978. Au contraire, le prix de la carte orange zones 1-2 a doublé, inflation déduite, entre 1975 et 2004.

Pour inverser ces évolutions, le plus urgent est de taxer

les émissions qui croissent le plus vite : le transport aérien et le transport routier de marchandises. Pour ce dernier, une taxe au kilomètre sera instaurée et ses recettes affectées au transport ferroviaire et fluvial, à l'image des politiques menées en Allemagne, en Autriche et en Suisse avec la redevance kilomètre-poids lourds. Cette mesure a montré son efficacité puisqu'en Suisse, entre 2000 et 2004, 10% de poids lourds en moins ont traversé les Alpes tandis que le tonnage transporté par le rail augmentait de 10% (FNE, 2005)

Rembourser les frais de trajets des déplacements non polluants (transports en commun, vélo)

Pour favoriser l'usage des transports en commun ou du vélo sur les trajets domicile/travail, l'Etat peut mettre en place un système de déduction fiscale (ou versement d'un chèque pour les non contribuables) basé sur la

part de l'abonnement restant à la charge des personnes pour les transports en commun et grâce à l'instauration d'un barème pour le vélo (exemple des indemnités kilométriques établies en Belgique).

1 - M. El Farah, X. Coll Carrera et P. Schryve "Evolution du coût des services énergétiques", ENPC, atelier changement climatique, 2006.
www.enpc.fr/fr/formations/ecole_virt/trav-eleves/cc/cc0506/prix%20energie.pdf

Potentiel de réduction en CO₂

Le potentiel dépend bien sûr du montant de la taxe, mais les travaux réalisés pour la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre pour préparer le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) (Bernard et Vielle, 1999) aboutissaient à une baisse de 16% des émissions (soit 82 millions de tonnes équivalent CO₂) avec une taxe d'environ 40 euros par tonne de CO₂.

Acteurs et acceptabilité sociale

La plupart des études économiques recensées par le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat (GIEC) concluent qu'une réforme fiscale écologique combinant taxation des émissions de GES et baisse des cotisations sociales assises sur le travail aurait un effet positif sur l'économie, qui se traduirait par une hausse du PIB, du "bien-être" économique ou de la consommation des ménages¹.

Par ailleurs, la baisse de la consommation des combustibles fossiles entraînerait celle des émissions de la plupart des polluants atmosphériques, d'où notamment une amélioration de la santé publique. Les études recensées par le GIEC (2001, partie 8.2.4), chiffrent ce gain entre 2 et 500 \$ US par tonne de CO₂ émise en moins.

Pour en savoir plus...

- Les Amis de la Terre (2006), Campagne "Responsabilité des acteurs financiers" : www.amisdelaterre.org/rubrique.php3?id_rubrique=12
- Bernard, A. et M. Vielle (1999) Rapport à la MIES relatif aux implications sectorielles du protocole de Kyoto effectuées avec le modèle GEMINI-E3 XL France : <http://ecolu-info.unige.ch/~nccrwp4/GEMINI-E3/RapportMIES2.pdf>
- Bureau européen de l'environnement (2004) "Stop subsidies polluting the world – recommandations for phasing-out and redesigning environmentally harmful subsidies" : www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform/stop-subsidies-polluting-world-December04.pdf
- Conseil des impôts (2005), "Fiscalité et environnement", Rapport au Président de la République, www.ccomptes.fr/organismes/conseil-des-impots/rapports/fiscalite-environnement/rapport.pdf
- France Nature Environnement (2005) "Construire en France une politique soutenable des transports de marchandises", www.fne.asso.fr/PA/transports/dos/Presentation_projet_transport.pdf
- GIEC, Climate Change 2001: Mitigation, Cambridge UP : www.grida.no/climate/ipcc_tar/wg3/

1 - GIEC, 3^e rapport, http://www.grida.no/climate/ipcc_tar/wg3/fig8-5.htm, 2001