



**Notes formelles Plan Climat 2003 du
RESEAU ACTION CLIMAT - France et de ses membres**

Le 06 octobre 2003

CHAPITRE 1 : SENSIBILISATION	2
CHAPITRE 2 : ETAT EXEMPLAIRE	3
CHAPITRE 3 : COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	4
CHAPITRE 4 : MESURES FISCALES ET BUDGÉTAIRES TRANSVERSALES	6
CHAPITRE 5 : PRODUCTION D'ÉNERGIE	7
CHAPITRE 6 : MAÎTRISE DE LA DEMANDE D'ELECTRICITÉ	12
CHAPITRE 7 : BÂTIMENTS DU RÉSIDENTIEL ET DU TERTIAIRE	13
CHAPITRE 8 : TRANSPORTS	16
CHAPITRE 9 : INDUSTRIE ET GAZ FRIGORIGÈNES	21
CHAPITRE 10 : AGRICULTURE ET FORÊTS	24
CHAPITRE 11 : DÉCHETS	25

Chapitre 1 : Sensibilisation

Sabine Rabourdin - Réseau Action Climat France

Bien qu'étant satisfaits des efforts effectués par les différents acteurs de ce secteur pour proposer un ensemble de propositions cohérent et relativement ambitieux (nous pensons notamment aux mesures « déontologie publicitaire », « météo », « ambassadeurs du Climat », « étiquette énergie », « conduite automobile » ou « le Pari »), nous tenons à souligner qu'il existe encore certaines mesures qui n'ont pas été proposées dans le document et qui sont pourtant impératives. Certaines propositions du PC 2003 méritent quelques précisions ou commentaires.

- **Etiquetage des véhicules** : malgré l'application de la directive européenne sur l'affichage des consommations unitaires, l'automobiliste n'a toujours pas conscience des émissions de GES que son véhicule émet, ce qui ne l'incite pas à orienter son choix à l'achat. Il est nécessaire d'imposer l'étiquetage informant quantitativement et qualitativement de l'efficacité énergétique des véhicules (comme les appareils électroménagers avec classe ABCDE) et des émissions incluant les fuites de HFC et la consommation des accessoires.

Cette étiquette devra apparaître de manière suffisamment visible sur toutes les publicités automobiles qu'elles soient papier ou audio-visuelles.

Attention : l'action immédiate « généralisation de l'étiquette énergie » peut devenir contre-productive si elle fait l'objet d'accords volontaires sans harmonie et sans contrôle. L'initiative française pour une mise en place rapide de la réglementation européenne est donc, à notre sens, prioritaire.

- **Transport aérien** : affichage des émissions sur les publicités, les formulaires de commande et le billet. Cet affichage devra comporter une note explicative afin de sensibiliser l'utilisateur aux impacts de son vol.

- **Développer la recherche en sciences humaines** permettant de mieux appréhender le comportement, les perceptions, les solutions sociales vis-à-vis du changement climatique et des modes de vie associés. Favoriser cette recherche par le moyen deancements d'appels à projets de recherche.

- Attention : la mesure « **déontologie publicitaire** » visant à contrôler les messages publicitaires incitant à une surconsommation d'énergie doit inclure dans son énonciation la signification précise de ce qu'est la « surconsommation » de manière à ne pas laisser d'hésitation sur les dépassements.

Chapitre 2 : Etat exemplaire

Raphaëlle Gauthier - Réseau Action Climat France

D'une manière générale, le RAC-F félicite le lancement d'un programme global de maîtrise de l'énergie au sein des services de l'état, promouvant l'efficacité énergétique, l'achat « vert », la sensibilisation des agents publics, et la création d'emplois au sein des services de l'état, tout en réalisant des économies financières sur le moyen terme.

Toutefois, quelques remarques annexes sur des points qui nécessiteraient plus de précisions.

- Tout d'abord, un doute persiste : **la réalisation d'aucune des 3 mesures n'est confiée à un organisme responsable clairement identifié.**

Ce manque de visibilité entraîne un vrai risque que lesdites mesures ne voient jamais le jour, en raison de l'absence d'un responsable. Or, il nous semble qu'au moins 2 organes à l'échelon national pourraient remplir cette fonction : la MIES, en tant qu'organe interministériel, ou encore, le bureau d'éco-responsabilité (ex- bureau du verdissement) du MEDD.

L'identification d'agents responsables pour réaliser le suivi au niveau local (régions et départements) semble aussi pertinente (ADEME antenne régionale, et préfecture).

- Concernant les **prescriptions minimales réglementaires** pour les opérations publiques de l'Etat :

Le RAC-F espère que le renvoi à la « voie législative » pour imposer ces prescriptions minimales ne donnera pas naissance à une loi dont le décret d'application ne verra jamais le jour.

Concernant **les transports**, il serait "exemplaire" de rendre obligatoire la réalisation d'un **Plan de Déplacement des Entreprises (PDE)** pour tous les bâtiments publics et parapublics et autres administrations de l'Etat ayant plus de 200 salariés.

- Concernant **les postes et moyens pour l'optimisation énergétique** dans les services de l'Etat :

Le RAC-F invite la MIES à ajouter dans les indicateurs d'avancement du projet, celui des équivalents temps plein, qui permettrait non seulement d'avoir une certaine visibilité du nombre d'emplois rentables créés grâce aux économies d'énergie, mais aussi de valoriser socialement cette action publique.

- Concernant les **démarches de progrès, constructions HQE, et haute performance énergétique** :

Le RAC-F s'étonne que d'autres démarches que les seules constructions HQE et HPE ne soient pas promues, telles que la création de labels promouvant par exemple les « maisons passives », etc.

Le RAC-F invite la MIES à introduire des **cycles de formation destinés aux agents publics, concernant l'achat des fournitures publiques** (voir New Consolidated Public Procurement Directive), qui nécessitera une parfaite connaissance technique des produits à commander, lors de la rédaction du cahier des charges, faute de quoi, les agents ne pourront privilégier l'achat vert, sous peine d'être en violation avec les nouvelles normes communautaires de passation des marchés publics.

A ce titre, il faudra reprendre la mesure prévue dans « tertiaire, résidentiel » (BAT 3.2) stipulant qu'un **guide « énergie »** sera rédigé par le comité d'études des marchés, qui sera un outil de support technique à cette formation.

Chapitre 3 : Collectivités territoriales

Olivier Louchard - Réseau Action Climat France

Le Réseau Action Climat France et ses membres saluent les efforts de réflexion ayant eu cours dans ce groupe de travail et soutiennent la volonté exprimée de renforcer l'approche transversale et territoriale de lutte contre les changements climatiques dans et par les collectivités. Mais, certaines réserves ou commentaires s'imposent :

- Les **plans territoriaux pour le climat (PteC)** (incluant les Agendas 21 locaux et les contrats Atenee) constituent une démarche intéressante mais restent fondés sur des engagements volontaires et des financements incertains. Ces contrats renvoient par exemple à des actions transports en milieu urbain relevant des PDU dont les crédits ont été supprimés dans le budget 2004. Les objectifs de 30 PteC pour 2004 et surtout de 150 PteC d'ici 2006 (dont l'intégralité pour les territoires de + de 100 000 habitants) paraissent quelque peu illusoire sur des engagements volontaires quant on connaît les bilans de mise en œuvre des PDU pourtant obligatoires depuis la loi sur l'air de 1996 (une quarantaine de PDU approuvés sur les 72 obligatoires depuis 1996 et quelques rares initiatives volontaires pour les collectivités de - 100 000 habitants). Les crédits alloués au développement des transports collectifs (hors Ile de France) ont également été retirés du budget 2004.

L'ADEME devra accompagner (poste et étude) et donc en grande partie financer au niveau régional et local ces démarches. Le budget 2004 annonce le maintien des crédits MDE au niveau de celui de 2003. C'est pourquoi nous serons très attentifs à l'affectation des lignes budgétaires internes de l'Agence qui devra de toute manière effectuer un exercice comptable très périlleux.

- Mesure **Renforcement territorial / climatique des annexes ADEME des CPER.**

Le RAC-F considère que l'évaluation à mi parcours des CPER est indispensable pour mesurer les efforts effectués en matière de réduction des GES notamment dans les secteurs de l'énergie et des transports. Cette évaluation devra absolument tirer les conclusions qui s'imposent et que l'on peut déjà anticiper : la prise en compte de l'effet de serre n'apparaît pas comme une préoccupation majeure des CPER. Dans le secteur des transports par exemple, les budgets sont principalement affectés aux projets routiers et ne soutiennent pas de fait les modes de déplacements doux.

La réussite de cette mesure contractuelle ADEME/Régions tient à l'augmentation de la part des financements ADEME destinés à la contractualisation avec les régions et les territoires. Deux points nous paraissent donc essentiels : que cette augmentation budgétaire nécessaire soit réellement effective et que le versement des aides soit conditionné par des objectifs datés et chiffrés de réduction des gaz à effet et par la présentation détaillée des mesures effectives pour y parvenir.

- Le RAC-F regrette vivement l'absence de propositions concernant les outils de planification territoriale et d'urbanisme figurant dans la loi SRU (2000) : nouvelle version des PDU, SCOT, PADD et PLU. Voici un rappel des propositions figurant dans le document inter associatif de juin 2003 :
- *Profiter du lancement obligatoire d'une concertation (dès que l'établissement public de coopération intercommunale chargé d'élaborer le SCOT est créé) pour sensibiliser les élus et la population locale sur le changement climatique et ses différentes implications sur le long terme (coûts sociaux, économiques et environnementaux pour la collectivité, responsabilité envers les générations futures, etc.*
- *Imposer aux SCOT de prévoir, pour toute nouvelle urbanisation, une desserte en transports collectifs.*

- *Veiller à la compatibilité, obligatoire entre le SCOT et le PLU, et donc à la transcription concrète des orientations envisagées par le SCOT dans le PLU qui est un document d'urbanisme opposable aux tiers.*
- *Inciter les communes à élaborer des PLU intercommunaux (PLUi). Outre la cohérence qu'apporte l'échelle intercommunale, l'élaboration intercommunale d'un PLU permet la mutualisation des procédures. Ce n'est, par exemple, qu'un seul projet d'aménagement et de développement durable (PADD), qui devra ainsi être réalisé.*
- *Inciter les communes à intégrer des prescriptions destinées à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU, document destiné à exprimer le projet politique de la commune.*
- *Susciter systématiquement l'échange entre les collectivités locales et les entreprises en amont de la mise en place des zones d'activités (création de services de proximité, mutualisation interentreprises des lieux de restauration, etc.) et dans le suivi et l'aménagement de ces zones sur le long terme.*

Il est par ailleurs surprenant que les EIE ne soient pas plus mentionnés dans le document de projet du Plan Climat 2003. Pourtant ces espaces, qui sont inscrits localement dans les territoires, apparaissent comme des centres relais efficaces d'information et d'accompagnement de projets pour les collectivités. Le RAC-F craint que la fin programmée des emplois jeunes constituent un affaiblissement des EIE. C'est pourquoi, nous réitérons cette proposition :

- *Renforcer les EIE en augmentant les budgets de formation notamment et de mise en réseau avec les autres acteurs du territoire sur le suivi des politiques locales (notamment le volet concertation en vue des révisions ou montage des différents projets de territoires – PDU, PLU, SCOT, Agendas 21 locaux, etc. Les EIE, proches du terrain, constituent d'excellents relais de sensibilisation et d'accompagnement de projets des collectivités locales auprès des citoyens.*

Plus généralement, notre réseau redoute à nouveau le manque de moyens humains pour initier, accompagner et évaluer les projets de territoire dans les secteurs de l'énergie et des transports.

- Le RAC-F insiste sur la nécessité d'introduire des **cycles de formation destinés aux agents publics des collectivités locales** (sur les mêmes bases que ceux destinés aux agents publics de l'Etat- voir Exemplarité de l'Etat), **concernant l'achat des fournitures publiques** (voir New Consolidated Public Procurement Directive). Une parfaite connaissance technique des produits à commander est nécessaire, lors de la rédaction du cahier des charges, faute de quoi, les agents ne pourront pas privilégier l'achat vert, sous peine d'être en violation avec les nouvelles normes communautaires de passation des marchés publics. A ce titre, il faudra reprendre la mesure prévue dans « tertiaire, résidentiel » (BAT 3.2) stipulant qu'un **guide « énergie »** sera rédigé par le comité d'études des marchés, qui sera un outil de support technique à cette formation.

Chapitre 4 : Mesures fiscales et budgétaires transversales

*Réseau Action Climat France
Hespul*

Les actions « F3.1 » et « F3.2 » pourraient être complétées :

Les entreprises, notamment les PME, souhaitant investir dans un moyen de production renouvelable afin de fournir tout ou partie de leur approvisionnement énergétique et qui n'ont pas comme activité principale la production ou la fourniture d'énergie, sont actuellement tenues d'intégrer les investissements correspondants dans l'assiette de calcul de la taxe professionnelle. Ceci pénalise clairement les énergies par rapport aux énergies fossiles renouvelables du fait de la structure de leurs coûts (investissement élevé, fonctionnement peu cher). Dans le cas des filières électriques bénéficiant de tarifs d'achat déjà trop faibles comme la biomasse ou le photovoltaïque (cf. action PE 1.4), ceci peut aller jusqu'à engloutir l'entièreté de la recette de vente au réseau. Les investissements de cette nature doivent donc être exclus du calcul de l'assiette de la taxe professionnelle (action F 3.3).

6) Fiscalité de l'énergie (action F6) p. 4

Nous regrettons, d'une part, que la mise en œuvre de cette fiscalité ne fasse pas partie des actions immédiates, d'autre part que le langage retenu soit excessivement prudent. En particulier, même pour les installations couvertes par la future directive quotas, la mise en œuvre de cette fiscalité sera nécessaire si le prix des quotas s'établit à un niveau significativement inférieur au prix de référence du Programme européen contre le changement climatique (20 euros par tonne de CO₂).

De même, nous déplorons la formulation excessivement prudente, là encore en recul sur le PNLCC, et demandons que dans le dernier paragraphe, p. 4, la deuxième phrase soit reformulée ainsi : "il sera alors..." le reste inchangé.

Chapitre 5 : Production d'énergie

Marc Jedliczka (Hespul) et Antoine Bonduelle (DETENTE)

La MDE en tête (PE1 et MDE, idée des certificats)

Le choix du recours aux économies d'électricité et de chaleur est partagé par les associations comme devant être le cœur d'un plan de lutte contre l'effet de serre.

Atteindre une économie de 45 TWh d'électricité pour 2010-2012 est un objectif minimal si l'on veut tendre vers une réduction drastique de nos émissions sur le long terme (division par 4 en 2050 selon le cadre fixé par le Premier Ministre).

Mais plusieurs questions se posent :

- quelle est la répartition de ces économies entre les différentes branches ? En particulier, quelle est la part respective des multiples activités que regroupe le secteur tertiaire ?
- pourquoi un tel objectif n'est-il pas mentionné pour la chaleur et le froid, pourtant susceptibles de jouer un rôle de plus en plus important si les épisodes climatiques extrêmes que l'on a connu ces dernières années et ces derniers mois venaient à se répéter ?
- la limitation de l'exercice du PLNCC 2003 à l'horizon 2010, issue des exercices précédents, reste-t-elle pertinente si l'on veut pouvoir, à travers des scénarios différenciés, percevoir les effets à moyen terme des politiques de soutien à certaines filières renouvelables ou efficaces aujourd'hui jugées « trop chères », en fait en phase de préapprentissage industriel ?
- enfin, cet objectif est-il assigné aux opérateurs de distribution et de production d'énergie (EDF, GDF, réseaux de chaleur...) ? Est-il donné aux consommateurs de s'engager sur une économie d'énergie ? Ou un tel quota de maîtrise de l'énergie sera-t-il supervisé par les Pouvoirs Publics ou des comités d'usagers ? La mesure PE 3.3., qui semble centrale dans le document présenté, manque encore singulièrement de substance.

Remarques sur les mesures du chapitre « Énergie » :

Production thermique (PE1.2)

- Dans le document, la construction de nouvelles installations thermiques au charbon et au fioul est exclue, de même la mise hors service de centrales existantes est suggérée (action PE 1.2.). On ne peut que se féliciter que la construction de centrales à charbon –réclamée par certains- soit découragée. Mais aucun chiffrage ou calendrier de retrait des centrales n'est donné, ceci alors que la possession de centrales thermiques –et des quotas qui s'y rattachent- est au cœur de la mise en œuvre de l'échange de quotas entre industries dans le cas de la France. Il s'agit en effet du secteur qui aura le plus de marge de manœuvre parmi les secteurs industriels concernés par le nouveau marché d'échange européen.
- Les associations avaient suggéré au contraire d'accepter la construction de moyens de pointe (turbines à gaz et à biogaz, moteurs à biocombustible) par les opérateurs en échange du retrait de centrales thermiques au charbon de puissance équivalente. Ceci se ferait en échange d'un maintien ou d'une évolution lente des tarifications. L'État dispose en effet du levier tarifaire puisque les rachats actuels de courant thermique sont supérieurs à ceux de l'éolien (et largement plus massifs), en contradiction avec la politique climat et avec les règles du marché de l'électricité applicables prochainement.
- On peut remarquer que la baisse conjoncturelle des émissions du secteur électrique sur 2001 masque l'absence de décision et de calendrier ferme sur l'évolution du secteur thermique classique.

Energie éolienne (PE 1.3)

- Le rôle des collectivités locales et territoriales dans l'acceptation de l'énergie éolienne devrait être explicitement souligné, car à ce niveau de pertinence territoriale que les éventuelles oppositions ont le plus de chances d'être surmontées par le dialogue
- Il manque dans le plan un objectif assigné à l'EDF en tant que producteur d'énergie. Il serait souhaitable que la compagnie s'engage dans le cadre pluriannuel pour produire –et pas seulement acheter- des taux plus élevés d'électricité éolienne.
- Autre commentaire Il serait intéressant de comprendre d'où vient le chiffre de 5 Mte CO2 qui peut sembler faible, ainsi que les considérations sur les exportations qui semblent élevés. Une étude réalisée pour Greenpeace montre au contraire que le bilan des exportations de la France n'est pas nécessairement positif dans la configuration actuelle du parc électrique. Ces chiffres nous semblent donc sujets à caution et ne correspondent pas aux échanges entendus lors des réunions.

Rappel des objectifs chiffrés par filière ENR (voir document de propositions associatives du 26 mai 2003) :

- Hydraulique : passage de 80 TWh en 2001 à 82 TWh en 2010 puis 90 TWh en 2050
- Eolien : passage de 0,15 TWh en 2001 à 16 TWh en 2010 puis 120 TWh en 2050
- Photovoltaïque : passage de 0,01 TWh en 2001 0,5 TWh en 2010 puis 55 TWh en 2050
- Solaire thermique : passage de 0,3 TWh en 2001 à 2 TWh en 2010 puis 80 TWh en 2050
- Géothermie : passage de 1,6 en 2001 à 16 TWh en 2010 puis 76 TWh en 2050
- Biomasse : passage de 120 TWh en 2001 à 130 TWh en 2010 et 360 TWh en 2050
+ les énergies de la mer

Energies renouvelables et co-génération (PE 1.4.)

- Les bénéfices sociaux connexes de la production d'énergies renouvelables pour les territoires concernés, comme le développement économique local, l'emploi, l'aménagement du territoire et la sécurité d'approvisionnement, mériteraient d'être mentionnés car ces avantages issus de leur caractère intrinsèquement local sont de puissants facteurs d'acceptabilité
- La confirmation par le nouveau gouvernement malgré l'alternance politique des tarifs d'achat comme méthode privilégiée de soutien au développement des sources renouvelables d'électricité doit conduire à pousser jusqu'au bout la logique de cette méthode consensuelle. Les tarifs d'achat ont en effet pour vocation de garantir aux investisseurs de toute nature et de toute taille au minimum un temps de retour sur investissement raisonnable au regard de la durée des contrats d'achat (15 ou 20 ans actuellement), au maximum une rentabilité propre à attirer les plus exigeants d'entre eux. Il convient donc d'examiner les niveaux des tarifs filière par filière, en fixant des objectifs datés et chiffrés en termes de puissance installée et de baisse des coûts en fonction de l'état de l'art de la réalité industrielle du moment et prévisible. Ceci doit faire l'objet d'une évaluation en continu de façon à ajuster au mieux les tarifs aux niveaux requis pour éviter les écueils opposés de l'inefficacité et de la rente indue.
- Le blocage quasi-total du développement de la co-génération depuis quelques années repose pour l'essentiel de relations conflictuelles de longue date entre les co-générateurs « industriels » et EDF, qui ont conduit cette dernière à éprouver les pires réticences à traiter correctement cette concurrence jugée déloyale. Les Pouvoirs Publics, sur la base d'une analyse objective des avantages environnementaux et technico-économiques de la co-génération en général, mais aussi des limites de la co-génération ex-fossiles, se doivent de trouver les moyens de débloquer cette situation,

en favorisant notamment la co-génération ex-biomasse, et plus largement la poly-génération ex-renouvelables.

- Les entreprises, notamment les PME, souhaitant investir dans un moyen de production renouvelable afin de fournir tout ou partie de leur approvisionnement énergétique et qui n'ont pas comme activité principale la production ou la fourniture d'énergie, ne doivent pas être tenues d'intégrer les investissements correspondants dans l'assiette de calcul de la taxe professionnelle comme c'est le cas actuellement (voir commentaire sur les actions F3.1 et F3.2)
- Les conditions techniques et contractuelles pour la connexion des installations de petite puissance aux réseaux publics d'électricité, de gaz et de chaleur doivent être adaptées au maximum de ce que les contraintes de sécurité permettent en s'alignant sur les pratiques les plus simples et les plus rapides constatées au sein de l'Union Européenne. Pour les plus petites d'entre elles (quelques kilowatts électriques), le principe du « plug and play » doit être adopté, compte tenu de la sécurité totale apportée aujourd'hui par les progrès de l'électronique de puissance.

Filières du raffinage, du pétrole et du gaz naturel

Raffineries (PE2.1)

- L'objectif du plan risque de se réduire à un niveau « laisser-faire » atteignable sans le plan. Pourquoi ne pas faire référence à une étude de type CEREN sur les économies rentables, afin de ne pas donner à ce secteur de rente indue ?

De plus, la possibilité pour les raffineurs d'échanger les réductions carbonées sur le marché doit au contraire inciter l'Etat à proposer des objectifs plus ambitieux et non l'inverse, puisque le système d'échange apporte une souplesse au système.

Réseau de Gaz (PE2.2)

- Le recours aux énergies renouvelables est mentionné sans objectif vis-à-vis de l'injection de biogaz ou de gaz de récupération dans le réseau. Ce flou est inacceptable. Il est anormal que EDF se voie assigner des objectifs quantifiés sur la production éolienne tandis que GDF reste libre vis-à-vis de la mise en œuvre des énergies renouvelables.

Transparence des émissions (PE2.3)

Les ONG se félicitent d'une telle initiative visant à la transparence des opérateurs. Elles souhaitent participer à l'élaboration d'une telle action en impliquant également leurs correspondants dans les pays concernés. Les émissions amont de l'approvisionnement en hydrocarbures et en uranium restent encore en effet mal décrites et comptabilisées. De plus, la transparence des activités des compagnies pétrolières est souhaitable de façon plus large du point de vue social et environnemental¹.

L'idée d'un engagement de progrès pour les compagnies d'origine françaises (TOTAL, Cogema...) est encourageante, à condition que cet engagement soit vérifiable par des tiers indépendants dont des ONG locales et internationales. Il s'agit en particulier pour la France et pour les pays développés d'appliquer l'article 4 de la Convention –Cadre sur le Changement Climatique (CCCC), au paragraphe 5, qui incite au

¹ « Pétrole et Ethique », rapport Parlementaire publié en 1999.

transfert de technologies. Au paragraphe 5, les pays développés « encouragent et facilitent le transfert de technologie écologiquement rationnelle »².

Sofergies, ESCO, Crédit-Bail (PE 3.1)

- La mesure est intéressante (déjà mentionnée depuis 1994 à plusieurs reprises) mais n'a pas de contenu défini.

TVA pour les collectivités (PE 3.2)

- Le remboursement par l'État aux communes et inter-communalités du différentiel de taxe professionnelle dû au plafonnement des montants d'investissement et paradoxalement amplifié par l'abattement en faveur des énergies renouvelables aurait une bien meilleure efficacité, même si la mesure proposée, bien que mineure, doit être encouragée (voir commentaires sur l'action F3.1)

Certificats d'efficacité énergétique (mesure PE 3.3)

- En l'absence de volonté de suivre la seule voie réellement efficace pour améliorer massivement l'efficacité énergétique, à savoir la taxation de l'énergie au moyen de la TGAP ou équivalent, les certificats d'efficacité énergétiques (ou « certificats blancs ») font l'objet de multiples spéculations et autant d'interrogations théoriques et pratiques depuis que le DTI britannique a annoncé leur mise en place en février 2002. Se posent notamment les questions de méthode de définition des quotas, de contrôle et de sanction. Pour l'heure, ils sont encore loin de faire la preuve de leur capacité à être réellement mis en place, avant même de parler de leur efficacité. On ne réduira pas les émissions de la France avec des suggestions, mais avec des décisions. Cette mesure dépend du projet de loi sur l'énergie, sur lequel de nombreuses interrogations ont été portées par les associations, et dont les premiers extraits sont particulièrement inquiétants. En tout état de cause de tels certificats ne formeront au mieux qu'une part très relative des 45 TWh d'économie d'électricité à atteindre à horizon 2010.

Moyens de suivi statistique (action PE 4)

- L'initiative est louable. Mais elle doit ériger en principe la transparence et en exception le secret, faute de quoi le suivi des émissions restera chaotique. Les principes d'auto-contrôle devenus la règle doivent se faire sous la vigilance de la société civile et non seulement des pouvoirs publics, incapables d'assurer seuls cette tâche.

Développement des réseaux de chaleur (E 4.2)

- L'alignement de la TVA sur la chaleur sur celle pratiquée sur le réseau gaz et électricité est une mesure salubre. Après plusieurs alternances politiques cette mesure n'est toujours pas entrée dans les faits. L'annonce d'un soutien de la France au niveau européen en faveur d'une telle mesure sociale (100 €/foyer concerné) et écologiquement bénéfique est bienvenue. Les associations se féliciteront si la France obtient au niveau européen la TVA à taux réduit non seulement pour les abonnements,

² Les ONG, par contre, rappellent leur opposition à l'utilisation des mécanismes de Kyoto (article 12 du Protocole), et en particulier du Mécanisme de Développement Propre, de façon imbriquée avec les Politiques et Mesures engagées par notre pays. L'engagement de la France a été pris –et est maintenu implicitement par le présent texte de PNLCC- de ne pas faire appel à ces mécanismes pour remplir les obligations dans le cadre européen. Ce point est crucial pour l'intégrité environnementale du Plan et pour la loyauté vis-à-vis de nos partenaires européens.

mais aussi et surtout pour la chaleur d'origine renouvelable. En tout état de cause, elle se doit au moins de défendre bec et ongle cette position.

- La fixation d'un plancher extrêmement élevé (100 MW) pour simplement inciter à envisager la création ou l'extension d'un réseau de chaleur au point de rendre la mesure inopérante font planer un doute sur le sens exact de la proposition, dont le caractère sibyllin de la rédaction est évident. Les petits réseaux de chaleur ou les opérateurs municipaux de taille moyenne seraient ainsi exclus à la fois du système des permis de l'industrie et des certificats. Il faudrait vérifier la cohérence du dispositif et son absence de fuite (« leakage ») vis-à-vis des objectifs de la France pour Kyoto.

Chapitre 6 : Maîtrise de la Demande d'Electricité

Réseau Action Climat France

Concernant la mesure 1) spécifications réglementaires sans regrets :

Le RAC-F soutient l'idée d'exclure le plus rapidement possible les appareils de catégorie F et G, les moins performants.

Le plus tôt étant le mieux, tant d'un point de vue économique qu'environnemental, il serait pertinent de ne pas attendre la finalisation de la Directive cadre sur l'" éco-conception ", pour des raisons de délai dans la finalisation dudit projet de Directive, et passer d'abord à la voix réglementaire nationale.

Aussi, pour la mesure MDE1.1, la rédaction suivante serait-elle plus appropriée :

" exclusion progressive du marché des appareils les moins bons, par le biais de la réglementation nationale, puis de la directive " éco-conception "

Mesure MDE 2.2 « Partenariat climat – chauffage électrique »

Les « coefficients de performance » (COP) évoqués pour les pompes à chaleur (2,5 et 3) sont très insuffisants si l'on veut pouvoir les considérer comme « appareils d'efficacité énergétique ». Il convient en effet de raisonner en énergie primaire pour en juger, fût-elle quasi-exempte de CO₂ comme le nucléaire, maintenant que l'on a pu avoir un avant-goût des effets potentiels de la « concurrence d'usage » autour de la ressource en eau entre l'environnement naturel et les réacteurs nucléaires. Le COP doit par ailleurs être pondéré pour avoir un sens des besoins de chauffage d'appoint en période de grand froid, donc à une période où même l'électricité a un contenu marginal en carbone extrêmement élevé. Une éventuelle intégration dans la réglementation thermique 2005 ne pourrait raisonnablement se faire à un COP inférieur à 2,3 et le crédit d'impôt ne devrait s'appliquer que pour un COP supérieur à 4 ce qui correspond aux meilleurs appareils disponibles aujourd'hui sur le marché européen. Ceci serait bien plus crédible que l' « engagement des professionnels » pour une progression du COP de 0,5 par an tel qu'il est proposé, une source évidente de possibilité d'échappatoire.

Rappel d'une proposition des associations de mai 2003

Améliorer l'efficacité des moteurs électriques mis sur le marché en interdisant les moteurs les moins efficaces (Eff 3 selon la nomenclature européenne) et inciter fiscalement à l'achat des moteurs les plus efficaces (Eff 1) qui ne dépassent pas 1 à 2 % du marché. Rappelons que les moteurs électriques utilisent 69 % de l'électricité consommée par l'industrie en Europe et que le programme européen de lutte contre le changement climatique a estimé que 300 TWh pourraient être économisés au coût de référence du CO₂ en Europe.³ (proposition reprise au chapitre Industrie et gaz frigorigènes)

³ Paolo Bertoldi, *European programmes to promote energy efficient motors and motor systems*, Conférence EEMODS 2002, septembre 2002.

Chapitre 7 : Bâtiments du résidentiel et du tertiaire

Coordinatrice bâtiments : Raphaëlle Gauthier - Réseau Action Climat France

Commentaire général :

D'une manière générale, on ne peut que regretter le manque d'ambition des mesures proposées, et l'absence de l'indication d'un objectif chiffré et explicite sur le défi à venir : à savoir une réduction d'un facteur 4 des consommations de chauffage fixées en rénovation comme en neuf, pour le résidentiel comme pour le tertiaire, égales à 50 kWh/m²/an (en énergie primaire).

Ceci devrait conduire à la réduction par 4 des émissions visée à l'horizon 2050.

Ce sont le court terme, les accords volontaires, et l'absence quasi totale du recours à une réglementation nationale qui prédominent dans ce chapitre. Or, la majorité des spécialistes du Bâtiment & de la MDE s'accordent à dire que seul un plan ambitieux de rénovation thermique sur le bâti existant d'avant 1975 pourrait atteindre l'objectif de réduction des émissions par 4 pour 2050, en raison notamment de l'inertie dudit secteur.

Pis, une rénovation non optimale pourrait s'avérer contre productrice, et dissuader toute amélioration ultérieure, en raison de son coût alors non rentable. Il vaut mieux rénover une petite partie du parc à un seuil de performance élevé, et de consommation de 50 kWh/m²/an, par exemple, que de tout rénover à 100 kWh/m²/an.

Doc de référence : réglementation énergétique dans les bâtiments antérieurs à 1975, www.negawatt.org

De l'intérêt à réaliser des travaux de rénovation, notamment thermique/isolation.

- cadre financier favorable aux économies d'énergie

PEL CO2 : La majoration des primes d'état, conditionnée à la réalisation de travaux est une bonne idée, mais risque de manquer en force de persuasion vis à vis du futur propriétaire individuel, le versement de cette prime « CO2 » étant par nature ponctuelle : au moment de la certification de la finalisation des travaux.

La formule de prêts bonifiés s'étalant sur la durée, assortis d'un différé de paiement, serait plus adéquate à l'incitation à la prise de décision du particulier à réaliser des travaux de rénovation.

Les comptes épargnes « développement durable » et « les appels d'offre de prêts cobonifiés » semblent un peu plus convaincants, mais restent limités. Les comptes épargnes DD auront surtout un effet positif pour les PME/PMI, et les appels d'offre resteront limités à un certain nombre par an, et peu prévisibles d'une année budgétaire à l'autre.

Remarque annexe :

Pas mention de l'échéance 2004 repris dans la « liste des actions le calendrier pour les mesures visant le cadre financier favorable aux économies d'énergie ». Erreur d'étourderie ?

Exonération de la taxe foncière pour les bâtiments inférieurs à 40 kWh/m² (présenté comme zéro CO2 »

Bonne idée, mais trop limitée. Ne vise que les constructions à usage d'habitation. Pourquoi ne pas impliquer le secteur tertiaire dans cette dynamique ?

De même, on ne peut que déplorer le manque d'ambition concernant le lancement d'un label, type Minergie et Passivhaus.

Conditionnalité des aides au logement :

Le principe est bon, et nécessiterait d'être plus creusé.

Cette conditionnalité devrait être accompagnée d'une réflexion plus large, déjà existante mais inachevée, sur la nécessité d'intégrer l'environnement dans l'approche législative du « bâtiment », via la conditionnalité des aides publiques à une certaine performance énergétique.

En effet, le droit positif encadre la construction et l'habitation par des règles générales destinées à assurer le respect des règles de sécurité et sanitaires (salubrité publique).

Cette approche est dorénavant incomplète, car le bâtiment n'est plus seulement un lieu de vie, mais aussi une source de pollution non négligeable. Il existe d'ailleurs de nombreux textes juridiques (lois, charte de l'environnement, les principes et textes communautaires, internationaux) qui déjà imposent l'intégration transversale des problèmes environnementaux dans les politiques nationales.

Dans cette dynamique juridique, l'intégration de l'environnement dans le secteur « bâtiment » pourrait se traduire par l'intégration d'exigences de performance énergétique, avec la fixation d'un maximum de Kwh/m²/an à ne pas outrepasser.

De plus, ces nouvelles exigences « environnementales » revêtent un caractère social : une bonne performance énergétique entraîne des économies d'énergie, et donc, engendre une baisse des charges individuelles et collectives, ainsi qu'une augmentation du bien être humain (sans compter les effets bénéfiques pour l'environnement, au sens strict et large du terme).

Enfin, on regrette la non reprise, pourtant largement discutée, de la mesure de simplification des procédures pour l'obtention des primes déjà existantes versées par l'Anah, et l'ADEME via la création/organisation d'un guichet unique, pour plus de lisibilité vis à vis du particulier désireux de rénover son logement.

- Promotion des produits les plus performants

Pour le neuf en générale :

Absence de l'annonce générale d'un réel renforcement de la RT allant au delà des 10% annoncés tous les 5 ans.

Sur les mesures proprement dites :

Absence de signal politique convaincant pour une réelle promotion et hausse des standards de performance, du fait que :

- aucune réglementation nationale de promotion pour hausser les standards de performance énergétique n'est prévue dans l'immédiat : On nous propose que des « engagements volontaires » avec les branches professionnelles, et un crédit d'impôt.
- des délais d'intégration de ces nouveaux standards de performance énergétique dans la RT, notamment pour les fenêtres à haute isolation : prévision d'intégration des seuils de performance énergétique seulement en 2010, ce qui semble peu dissuasif vis à vis du milieu professionnel pour dynamiser l'innovation technologique.

- Elaboration de programme d'efficacité énergétique « -10% CO₂ »

Affichage : application d'une des dispositions de la directive sur la performance énergétique du bâtiment du parc immobilier public.

Plus largement, le RAC-F demande la généralisation de l'étiquette énergie, intégrée dans la facture EDF GDF des usagers. En effet, le RAC-F est convaincu qu'il est nécessaire que la facture énergétique de l'utilisateur informe systématiquement celui-ci de sa consommation énergétique par rapport à la consommation moyenne « vertueuse » d'un de ces concitoyens.

Les autres actions visant les propriétaires publics :

Mesures intéressantes, la présence d'un expert thermicien dans les commissions d'appels d'offres, les commissions techniques et les jurys de concours est pertinente, ainsi que la mise en place d'une comptabilité énergétique, et évaluation de la consommation énergétique dans chaque bâtiment est bonne.

L'affichage des consommations réelles des bâtiments publics, est une étape psychologique importante, dans la mobilisation des gestionnaires publics sur les questions énergétiques (voir fiche « état exemplaire »). Le risque dans la transposition actuelle est de devoir attendre les calendes grecques de la perfection technique avant d'afficher quoique ce soit.

Pour optimiser l'effet de ces mesures, il nous paraît important de :

- prendre en compte les externalités carbone dans le coût énergétique global ;
- d'accepter les variantes PPP si celles-ci permettent de réaliser une meilleure performance énergétique par rapport à la solution demandée dans l'appel d'offres, si le surcoût est amorti en moins de 15 ans ;
- prévoir une obligation de la concertation avec les communes visant à promouvoir la réalisation de mini-réseau de chaleur. L'intérêt d'une association privé-commune peut déboucher sur une solution bénéfique à la collectivité.

En revanche, les actions concernant actions sur le parc immobilier de l'Etat :

Omission d'une approche « bioclimatique », ou solaire passif.

La démarche « HQE » n'est pas suffisante, car elle ne contient aucun seuil de performance énergétique. Quant au programme européen « greenlight », il ne vise que les bâtiments non résidentiels.

Les autres actions visant les grands propriétaires privés:

Proposition d'une mesure comptable, basée sur la règle de prudence dans l'évaluation comptable des actifs immobiliers.

Si, l'objectif de baisse est de 4 à 5 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, le coût de la rénovation énergétique des bâtiments d'une entreprise devient une dépense certaine, même si son montant et sa date de réalisation ne sont pas connus. Les dépenses pour rénovation énergétique pourraient donc faire l'objet d'une "provision" ou d'une dépréciation du compte d'actif ?

L'application de cette règle de prudence permettrait de motiver les décideurs financiers à investir dans la rénovation énergétique. Il faut probablement également faire attention, de ne pas utiliser artificiellement les provisions dans une politique d'évasion de l'impôt sur les sociétés.

Concernant les grands propriétaires tertiaires :

Actions encore fondées sur du pur volontariat : consécration d'engagements volontaires déjà « dans les tuyaux de l'ADEME », notamment la grande distribution, ne visant que les patrimoines de plus de 200 000 m² des propriétaires tertiaires.

Concernant les grands propriétaires du logement :

Réel intérêt de la mesure : Dans un premier temps le surcoût de l'investissement devrait être assimilable à une charge récupérable (à la hauteur de 80% de l'économie réalisée).

- Incitation des prescripteurs

Ces incitations ne mettent en place qu'un programme volontariste d'information, via le partenariat « climat – prescriptions » entre l'Etat et les associations professionnelles, qui se traduira par la rédaction d'une charte de service, non obligatoire, et non opposable par l'utilisateur/consommateur.

La modification du droit à la consommation pourrait pourtant être envisagée. Elle se manifesterait par exemple, par l'instauration d'une nouvelle obligation d'information, sur les meilleurs produits performances énergétiques pesant sur les prescripteurs vis à vis des usagers.

Et Quid de la nécessaire implication des syndicats administrateurs de biens dans cette dynamique de « conseillers » à la décision pour réaliser et valoriser les travaux d'amélioration énergétique ?

Chapitre 8 : Transports

Olivier Louchard - Réseau Action Climat France

Marc le Rochais - France Nature Environnement - Réseau Transports et Mobilité Durables

Bernard Thierry - FNAUT/DARLY

D'une manière générale, les mesures proposées par le projet de PC 2003 dans le secteur des transports pourtant particulièrement préoccupant manquent de portée et d'audace. Elles sont très éloignées des propositions concrètes formulées par le RAC-F et ses associations membres. Plusieurs mesures immédiates présentées renvoient au Plan véhicule propre lancé officiellement le 15 septembre dernier. A ce propos, rappelons certains faits essentiels : les améliorations technologiques sont probablement nécessaires mais restent complètement insuffisantes et miser majoritairement sur celles-ci peut même s'avérer dangereux particulièrement dans le domaine des transports. La réduction des émissions spécifiques des véhicules ne compensera pas l'augmentation du parc de véhicules, l'allongement des distances et la multiplication des trajets. Nous restons très sceptiques sur l'efficacité des mesures concernant les véhicules hybrides compte tenu de leur faible percée sur le marché français (flop du GPL et des voitures électriques). D'autres technologies (comme la pile à combustible) ne seront vraiment opérationnelles que dans une dizaine d'années et les filières ne se mettront en place que très lentement. Au contraire, c'est bien le boom des ventes de véhicules surpuissants qui cette année a ralenti la marge de progression de la réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs en France. Que dire de l'explosion de la climatisation automobile si ce n'est qu'il faut rapidement mettre en place une réglementation stricte.

La réflexion sur ce que devrait être la place des transports dans la société et les mesures qui permettraient d'asseoir une vision à moyen et long terme d'une mobilité durable ont été négligées voire complètement oubliées. Nous regrettons la part trop faible donnée aux mesures ayant trait à l'aménagement du territoire et à la fiscalité qui doivent à notre sens être prioritaires. Ainsi, les outils de planification urbaine permettant de réduire la place de la route ne sont pas soutenus : les crédits pour les PDU et les transports collectifs hors Ile de France ont disparu du budget 2004. Quelques allusions sont faites en direction du rééquilibrage modal du transport de voyageurs et de marchandises, le développement du cabotage maritime, mais sans mesures concrètes. Concernant la fiscalité, le récent rattrapage de la TIPP gazole sur celle de l'essence s'applique aux véhicules particuliers mais pas aux poids lourds. Quant à la toujours et plus que jamais non mise en œuvre de la taxe carbone sur les carburants via la TIPP, elle prive la France du quart de son objectif de réduction du secteur transport pour 2010.

I. Commentaires sur les mesures proposées dans le PC 2003

- La réduction des émissions individuelles des véhicules :

Oui à la fixation d'un nouvel objectif de 120 g de CO₂/km à l'horizon 2012 pour les véhicules particuliers. **L'accord ACEA prévoyant déjà cette éventualité, les autorités françaises doivent tout mettre en œuvre pour que cette nouvelle disposition soit arrêtée.**

Oui à l'extension de l'accord ACEA aux VUL **mais aussi ce qui est nettement plus ambitieux aux poids lourds, aux avions et aux deux roues motorisées** (dont les émissions progressent chaque année). Pour ces modes de déplacement motorisés, il faut absolument fixer en concertation avec les constructeurs **un seuil d'émissions spécifiques daté et chiffré** pour leurs véhicules neufs.

Il faut par ailleurs que les émissions unitaires mesurées selon un cycle de conduite standard officiel **prennent en compte les surconsommations liés aux auxiliaires** (renforts, direction assistée, système de freinage) et aux **équipements de confort (climatisation)**.

Ces mesures sont des engagements volontaires et il y aura absence de sanction en cas de non respect. Il serait préférable qu'elles fassent plutôt l'objet d'une **directive européenne** ou de **règlements contraignants et obligatoires**.

- La réduction des émissions liées à la "climatisation" et aux équipements auxiliaires :

Oui au contrôle technique d'étanchéité sur les systèmes de climatisation des véhicules **et réparation obligatoire en cas de dysfonctionnement**.

Oui au remplacement du HFC 134A par un fluide au PRG moins élevé.

Oui à la réduction des fuites lors des opérations de maintenance. Sur ce point, il paraît essentiel de mettre en place des **plans de formation** et de diffuser des **plaquettes d'information** pour les **personnels chargés de la maintenance** des systèmes de climatisation (garagistes, concessionnaires, etc.)

Mettre en place une **réglementation** imposant **les nouveaux fluides de remplacement (autre HFC ou CO2 ?)** et interdisant **la vente de système de climatisation dont les émissions dépassent 10 g/an.**

Par ailleurs, il est impératif de renforcer la récupération des fluides en fin de vie des véhicules à travers une réglementation.

- **La maîtrise de la vitesse des véhicules routiers**

Oui à l'abaissement de la vitesse limite sur autoroute de 130 km/h à **110 km/h.**

Abaissement aussi des vitesses limites pour les poids lourds, les véhicules utilitaires légers et les deux roues en zones urbaines et inter urbaines.

Oui à l'installation de limiteurs de vitesse **mais sur tous les véhicules (VP, VUL, PL, etc.).**
Il faut par ailleurs rouvrir le débat sur **le bridage des moteurs**

- **Taxation des véhicules neufs (bonus/malus)**

Elle ne s'applique qu'aux véhicules particuliers neufs.

Inconvénient : il suffit de rester dans la fourchette des émissions de la gamme moyenne de la classe du véhicule acheté pour ne pas tomber sous le coup du malus même si ce modèle est très émetteur de GES.

Il serait préférable de mettre en œuvre une taxe annuelle de circulation proportionnelle aux émissions de GES (CO2 + gaz frigorigènes) pour tous les véhicules motorisés (réintroduction de la vignette). Il faut absolument affecter le produit de cette taxe au financement des modes alternatifs à la route.

- **Taxation des modes les plus émissifs**

Oui à la taxation du kérosène : vols intérieurs et intra européens.

- **L'organisation des transports en milieu urbain**

Oui à l'intégration du critère "émissions de GES" dans l'évaluation des PDU **mais aussi des SCOT et des PLU.**

Il convient également d'insister sur la mise en conformité des PDU avec la loi SRU.

IMPORTANT : il paraît complètement contradictoire de vouloir renforcer les PDU alors que l'Etat a supprimé les aides dans son budget 2004.

Par ailleurs il faut imposer la mise en place de PDU pour les villes de + de 20 000 habitants car les phénomènes de périurbanisation et étalements urbains s'y observent de plus en plus. Nous regrettons à ce titre la modification de la règle des 15 km dans la loi urbanisme et habitat.

Oui à l'incitation aux PDE. Concernant ces PDE, l'Etat a un rôle important à jouer (exemplarité).
Nous sommes favorables à l'obligation d'élaborer un PDE pour les entreprises de plus de 200 salariés.

- **Autres actions :**

Oui à l'affichage des consommations de GES **mais sur tous les véhicules motorisés et sous forme d'étiquetage visible et compréhensible** (labels A à G de couleurs comme sur les appareils électroménagers)

Oui à la formation des conducteurs à la conduite économe et intégration de ce thème à l'examen du permis (**théorique et pratique**)

IMPORTANT : le rattrapage de la TIPP gazole sur celle de l'essence doit s'appliquer à tous les véhicules motorisés y compris les poids lourds !

II. Les mesures NON retenues dans le PC 2003 et à appliquer en priorité

Rappel des mesures du document inter associatif RAC-F de juin 2003

Olivier Louchard - Réseau Action Climat France

Jean Sivardière et Max Mondon - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Lucien Alessio - Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)

Marc Le Rochais - Réseau Transports et mobilité durables de France Nature Environnement

Association 4D - Dossiers et Débats pour le Développement Durable

Mesures fiscales

- **Mise en œuvre du projet de Taxe Carbone sur les carburants (mesure T.3.3.1 du PNLCC)**
- Réhabilitation de la vignette automobile : mise en place pour tous les véhicules motorisés circulant en Europe d'une taxe annuelle de circulation proportionnelle aux émissions de GES (CO2 + HFC) (T.0.1.4) et à la puissance du véhicule.
- Au delà de la taxe sur le kérosène, créer une taxe graduelle pour les vols intérieurs à l'Europe, d'autant plus importante que la distance parcourue est courte.
- Mesure de rattrapage de l'écart de taxation entre les carburants **pour les poids lourds** (mesure T.3.2.3 du PNLCC)
- Introduire une taxe à la tonne kilomètre et/ou taxe à l'essieu pour les poids lourds

Mesures aménagement du territoire et urbanisme

- **Renforcer l'action sur l'offre de transport non routier** notamment à travers les outils de planification (SSC transport, loi SRU, SCOT, PDU, PLU), favorisant le transport collectif, le vélo, roller, etc. (T.3.1) ainsi que le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime (T.2.4, T.4.2).

Appliquer la loi SRU dont un des objectifs affichés est de "mettre en œuvre une politique de déplacements au service du Développement durable". Adopter tous les PDU (version loi SRU) avec un contenu qui s'attaque frontalement à la réduction du trafic automobile (T.0.1.6) et à la lutte contre l'étalement urbain.

- Introduire des objectifs de réduction des GES dans les PDU et les SCOT.
- La soumission à l'élaboration d'un PDU pour les villes sujettes à des flux touristiques pouvant dépasser les 100 000 habitants ou usagers en saison.

- **Développer le réseau cyclable et roller en subventionnant la création de couloirs réservés (quotas budgétaires) et systématiser avec sécurité la priorité aux carrefours**

- Offres d'infrastructures urbaines et grands projets d'infrastructures (T.4.2) : affecter plus de moyens budgétaires pour les alternatives à la route et à l'aérien notamment dans le cadre des CPER.
- Créer des axes "verts" pour desservir les centres urbains par des modes de déplacement doux.
- En matière de politique foncière, réformer le système des prêts à taux zéro qui favorise la construction neuve en périurbain, et la dépendance automobile des familles bénéficiaires.
- Créer des parkings relais périphériques, un même ticket donnant droit au parking et à l'accès au transport collectif desservant le centre urbain. Le stationnement central doit être réservé aux résidents (pour leur éviter de déplacer inutilement leur voiture pendant la journée) et aux clients des commerces centraux.
- Interdire la circulation automobile dans les centres urbains historiques.
- Arrêter l'implantation de grands centres commerciaux et multiplexes cinématographiques à la périphérie des villes.
- Développer les secteurs piétonniers et les zones 30

- Création de services de minibus ou taxis "propres" dans les zones géographiques mal desservies en transports collectifs.
- Aménagement du territoire, service public et transports scolaires : maintenir les écoles de manière équilibrée sur tout le territoire plutôt que de concentrer les établissements scolaires en ville ce qui impose de longs trajets aux enfants habitant en milieu rural.
- Toute ouverture à l'urbanisation (habitat, activités, équipements) pour des aménagements et opérations d'importance moyenne -et à fortiori lourdes- est conditionnée à la mise en place d'une desserte adaptée (suffisante) par les transports collectifs de voyageurs, voire par des modes spécifiques de transport de marchandises (centre de distribution urbaine, ferroviaire...). Sont concernées : les autorisations d'occupations du sol.
- Mise en place d'un programme national d'action pluriannuel lourd pour l'accessibilité des équipements publics par les modes doux.
- Subventionner les gros investissements piétons cyclables urbains (en particulier les passerelles sur les fleuves, autoroutes et voies ferrées permettant de supprimer des coupures urbaines particulièrement dissuasives pour les cyclistes)
- Subventionner l'élargissement des couloirs bus existants à 4m50 afin de garantir une bonne cohabitation entre les bus, les vélos et les rollers.
- Aider la mise en place de parkings à vélos dans les immeubles collectifs anciens. Rendre de tels parkings obligatoires dans les immeubles neufs. Surtaxer les places de parkings auto dans la taxe d'habitation.
- Concertation européenne sur l'organisation de l'espace communautaire (T.4.1)

Entreprises

- A travers une nouvelle loi, rendre obligatoire, pour les établissements privés ou publics (DDE, rectorat, hôpitaux, universités, etc.) de plus de 200 salariés, les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ayant la même finalité que les PDU. Exemples : inciter à la création d'une ligne de bus pour desservir l'entreprise, rembourser les frais de déménagement en cas de rapprochement volontaire domicile-travail, encourager au covoiturage, mettre en place des parkings pour les vélos et des vestiaires-douches, mettre à disposition des vélos de service. S'appuyer sur l'exemplarité de certaines collectivités territoriales et locales.
- Pour les entreprises privées, comme par exemple les grandes surfaces commerciales, VPC, livraisons à domicile : effectuer des bilans des déplacements de personnes et de marchandises générés par les activités, et le bilan énergétique correspondant : déplacements domicile-travail (qui représentent encore 30% du total des déplacements et sont concentrés aux heures de pointe), déplacements professionnels, achats et expéditions, etc.
- Créer une taxe sur les grands centres commerciaux et les centres de loisirs proportionnelle à la desserte par transports collectifs et au nombre de places de parkings offerts à la clientèle, baisser les taxes sur le petit commerce et les loisirs de proximité.
- Autoriser le remboursement intégral par les entreprises des titres de transports en commun des salariés (sur présentation obligatoire de leur titre de transport, ce qui n'est pas le cas dans la législation actuelle, où seulement 50% est remboursé, avec un remboursement quasi automatique dans certaines métropoles françaises), et/ou instaurer une indemnité obligatoire en faveur des travailleurs qui effectuent à pied ou à bicyclette les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, cette indemnité étant exonérée d'impôt et de cotisation sociale pour l'employeur⁴.
- Généraliser le versement transport à toutes les entreprises, y compris hors des périmètres de transport collectif, pour éviter les implantations d'entreprises en zone rurale pour échapper à cette taxe.
- Interdire aux entreprises publiques et privées de rembourser les voyages professionnels effectués en avion quand un mode de transport offre une alternative correcte.

Formation, éducation des "acteurs" de la filière et des usagers des transports

- Mettre en place des plans de déplacements scolaires (PDS) dans tous les établissements scolaires (primaire, secondaire, supérieur)
- Développer les formules d'accompagnement à pied et en vélo (Pedibus, Velobus) et créer des zones 30 aux abords des écoles, mettre en place des ralentisseurs.
- Encourager le covoiturage et l'auto partage.

⁴ Cf. Proposition de loi du 8 août 2000 de la Chambre des représentants de Belgique, doc. 50 0840/001, déposée par MM. Daan Schalck et Hans Bonte

- Encourager le télétravail à travers des aides incitatives pour les entreprises publiques et privées et/ou un défraiement de l'investissement bureautique et informatique pour les salariés.
- Développer la possibilité de louer des vélos, des rollers, voire des véhicules à l'arrivée des lignes SNCF et cars. Faciliter le transport des vélos dans les TGV.
- Favoriser la location de voitures pour les séjours professionnels ou touristiques de courte durée. (avec grille tarifaire favorable aux véhicules alternatifs remplis)
- Encourager les voyages de groupe (colonies de vacances, touristes, sportifs) par le train en mettant en place des tarifs très préférentiels.
- Développer les trains de nuit, et les TGV-couchettes pour les très longues distances, afin de concurrencer l'avion au niveau européen. Développer le service train + auto.

Divers

- Taxer les sports mécaniques en fonction des émissions de CO₂ : grand prix F1 et F3, rallyes, motocross, 4*4, ULM, avion de tourisme, hélicoptère de dépose en haute montagne, motoneige, hors-bord, ski nautique, etc.

Chapitre 9 : Industrie et gaz frigorigènes

*Philippe Quirion – Réseau Action Climat France
Antoine Bonduelle – Association DeTentE
Olivier Louchard – Réseau Action Climat France*

Industrie (sections I à III)

Cette partie est en net recul sur le PNLCC. Elle se situe donc en claire contradiction avec l'objectif affiché du PC 2003 : "constituer une application accélérée, renouvelée et renforcée du PNLCC adopté par le gouvernement en 2000".

Nous regrettons tout d'abord que le rapport passe sous silence la nécessité d'une taxation des émissions de gaz à effet de serre. Certes, le chapitre 4 mentionne ce point, mais de manière insuffisante (cf. notre réaction à ce chapitre).

Ensuite, le chapitre 9 est en recul par rapport aux PNLCC sur les mesures suivantes :

III a) Alors que le PNLCC demande un "renforcement des exigences réglementaires", le PC 2003 ne tranche pas entre voie réglementaire et engagements négociés.

Nous demandons la formulation suivante : "après consultation des industriels et autres parties prenantes concernées, une réglementation réduisant les émissions sera établie là où il n'en n'existe pas, et renforcée là où des arrêtés existent".

III b) Là encore, alors que le PNLCC précise "une réglementation sera établie en liaison avec les industriels concernés en s'appuyant sur la législation de 1976", le PC 2003 ne tranche pas entre engagement volontaire et réglementation.

Nous demandons la formulation suivante : "après consultation des industriels et autres parties prenantes concernées, une réglementation réduisant les émissions sera établie en s'appuyant sur la législation de 1976".

Enfin, aucune mesure proposée par les associations en mai 2003 n'a été reprise. Nous protestons contre ce mépris de la part des auteurs du rapport, et rappelons ces propositions ci-après.

Réactions plus ponctuelles

Le paragraphe suivant (p. 3) est rédigé de manière malheureuse :

"Le maintien et le développement des activités industrielles sur le territoire français doit orienter l'action publique : il est nécessaire que l'amélioration des procédés et de l'efficacité énergétique du secteur permette l'accroissement des productions dans le respect de l'engagement de Kyoto ; symétriquement, l'anticipation de la contrainte carbone et de l'augmentation à moyen terme du prix de l'énergie et des matières premières pétrolières servira la compétitivité de notre tissu industriel."

Nous proposons :

"Le maintien des activités industrielles sur le territoire français doit être l'un des éléments orientant l'action publique : il est nécessaire que les mesures mises en œuvre soient les moins coûteuses pour une efficacité donnée, permettant ainsi le respect de l'engagement de Kyoto sans délocalisation ; symétriquement, l'anticipation de la contrainte carbone et de l'augmentation à moyen terme du prix de l'énergie et des matières premières pétrolières servira la compétitivité de notre tissu industriel."

On peut par ailleurs regretter l'absence d'action dans le tertiaire (hypermarchés, bureaux...) pour leur consommation propre et pour les consommations induites (produits...). En particulier, le système des « feebates » (taxation des produits les moins performants, aide aux meilleurs produits) doit être adapté en France. Ceci évite l'importation ou la mise sur le marché de produits générateurs de gaz à effet de serre dans leur utilisation ou dans leur cycle de production, qu'il s'agisse de service aux entreprises ou de produits de grande consommation.

Enfin, l'action IF2.3 (le SF6) ne concerne pas seulement l'AERES mais surtout le RTE et les services de distribution publique concédés à l'EDF et aux autres opérateurs. Dans les deux cas ce sont les pouvoirs publics qui ont la responsabilité et la propriété des équipements (et ceci reste le cas à l'avenir). C'est donc un « contrat de plan » qui doit être mis en place entre les tutelles et les entreprises publiques (pour une bonne gouvernance il faut aussi les ONG dans la discussion).

Climatisation (sections IV et V)

Nous formulons les propositions suivantes.

Contrôle technique d'étanchéité sur les systèmes de climatisation des véhicules et réparation obligatoire en cas de dysfonctionnement.

Réduction des fuites lors des opérations de maintenance. Sur ce point, il paraît essentiel de mettre en place des plans de formation et de diffuser des plaquettes d'information pour les personnels chargés de la maintenance des systèmes de climatisation (garagistes, concessionnaires, etc.)

Imposer le remplacement du HFC 134A par un fluide au PRG moins élevé : mettre en place une réglementation imposant les nouveaux fluides de remplacement (autres HFC ou CO2) et interdisant la vente de système de climatisation dont les émissions dépassent 10 g/an.

Par ailleurs, il est impératif de renforcer la récupération des fluides en fin de vie des véhicules à travers une réglementation.

Rappel : propositions des associations de mai 2003

(Mesures du secteur industrie et gaz fluorés)

Philippe Quirion - Réseau Action Climat France

Antoine Bonduelle – Association DeTentE

Natacha Gondran

- Améliorer l'efficacité des moteurs électriques mis sur le marché en interdisant les moteurs les moins efficaces (Eff 3 selon la nomenclature européenne) et inciter fiscalement à l'achat des moteurs les plus efficaces (Eff 1) qui ne dépassent pas 1 à 2 % du marché. Rappelons que les moteurs électriques utilisent 69 % de l'électricité consommée par l'industrie en Europe et que le programme européen de lutte contre le changement climatique a estimé que 300 TWh pourraient être économisés au coût de référence du CO2 en Europe.⁵ (proposition reprise au chapitre MDE)
- Autres outils, les marchés publics incluant des moteurs. L'état peut également proposer de réserver son aide à l'investissement des collectivités locales et aux industries (par exemple traitement des eaux) à des équipements performants. Ceci pourra être suggéré aux Agences de l'Eau et aux DDA. Cette disposition de mieux disant environnemental est désormais autorisée par la Cour de Justice Européenne (arrêt Helsinki) et ne pose donc pas d'incompatibilité européenne.
- Enfin, un accord sera recherché avec les producteurs électrotechniques pour généraliser rapidement les transformateurs à haut rendement, qui peuvent limiter de 30 à 50% les pertes par rapport aux modèles en service.
- Les fournisseurs d'énergie sont souvent les principaux interlocuteurs des PME / PMI en terme d'énergie : ces fournisseurs devraient être incités à vendre des services énergétiques plutôt que de l'énergie.
- Intégrer des formations aux démarches d'économies d'énergie et utilisations d'énergies renouvelables dès la formation initiale des ingénieurs et techniciens (toute école d'ingénieur propose des cours sur les techniques de la combustion et du nucléaire, mais très peu ont des enseignements sur les énergies renouvelables et concepts de base d'économies d'énergie !)

⁵ Paolo Bertoldi, *European programmes to promote energy efficient motors and motor systems*, Conférence EEMODS 2002, septembre 2002.

- Appliquer la directive européenne créant un marché de quotas échangeables. Le Plan national d'octroi des quotas soumis par la France devra être compatible avec les objectifs par secteur retenus dans le PNLCC.
- Interdire progressivement l'usage des gaz fluorés dès que des substituts sûrs sont disponibles, suivant l'exemple du Danemark et de l'Autriche. Alternativement, taxer ces gaz au niveau de référence du PECC (20 euros par tonne d'équivalent CO2).
- Pour les PME, le gouvernement ou l'ADEME peut lancer un concours de type « Golden Carrot ». Un tel concours d'idées sera doté de prix conséquents pour récompenser dans chaque branche industrielle la mesure la plus économe en énergie et en gaz à effet de serre.
- Un système de « boîte à idée » également doté de prix peut être lancé pour les salariés des entreprises industrielles proposant des mesures à « double dividende », c'est-à-dire qui rapportent à l'entreprise tout en économisant l'énergie ou en limitant les déchets.
- Sur les consommations d'électricité, une bourse des économies en pointe sera mise en place sous l'égide de RTE (voir secteur production et économies d'énergie). Cette bourse permettra de partager les gains obtenus en limitant la consommation lors de la pointe d'hiver.

Nouvelles mesures - Europe

- La France devrait peser sur la négociation de cette directive et de la directive "projets" en préparation pour limiter au maximum la possibilité d'utiliser des crédits du MDP et de la MOC dans le cadre de la directive "quotas". Il s'agit en particulier d'éviter les effets d'échappatoire du protocole, mais aussi d'empêcher une concurrence négative entre branches, entre pays, et entre petites et grandes entreprises, seules certaines branches étant assurées de ces mécanismes.
- La France devrait peser au sein de la Convention pour que la fiscalité sur l'énergie passe du régime de l'unanimité au Conseil à celui de la majorité qualifiée avec Codécision du Parlement.

Chapitre 10 : Agriculture et forêts

Olivier Louchard - Réseau Action Climat – France

D'une manière générale, les efforts affichés pour intégrer la lutte contre les changements climatiques dans la politique agricole sont manifestes : diagnostics agri environnementaux, pratiques agricoles, consommation des tracteurs, valorisation énergétique du biogaz peuvent constituer une avancée non négligeable. On peut aussi se féliciter de voir apparaître l'idée d'un étiquetage énergie/effet de serre sur les produits agricoles et alimentaires (mesure S.2.2) tout comme la volonté de mettre en place un grand programme de formation des acteurs du monde agricole.

Ceci étant dit, il est regrettable d'observer l'absence flagrante de mesures pourtant importantes.

Tout d'abord, aucune référence n'est faite à la politique agricole commune et à la manière d'intégrer la problématique de l'effet de serre dans celle-ci.

Ensuite, aucune législation ou réglementation contraignante n'est avancée. Même si elle est à l'étude, la redevance excédents d'azote reste un point d'interrogation.

L'éco conditionnalité des aides PAC (Europe) ou CAD (France) intégrant l'effet de serre et/ou un bilan énergétique n'est même pas mentionnée alors que cette mesure représenterait un acte politique et symbolique très fort ainsi qu'un volume important de réduction des émissions de GES.

Concernant les forêts, les efforts se concentrent sur la valorisation du bois énergie (chaufferies industrielles, collectives et individuelles) et bois construction, ce qui va plutôt dans le bon sens.

Mais à nouveau, le problème des moyens dégagés pour véritablement développer ces filières risque de se poser. Le budget 2004 annonce en effet le maintien d'un même niveau de crédits pour l'Ademe sur la maîtrise de l'énergie et la valorisation des ENR, ce qui paraît insuffisant pour renforcer significativement ces programmes (Plan Bois Energie notamment).

On peut s'étonner enfin de la disparition de la mesure « Augmentation des aides au boisement des terres agricoles ».

Chapitre 11 : Déchets

Philippe Quirion - Réseau Action Climat France

La fiche DE1 "prévention des déchets" souligne à juste titre l'importance de cet enjeu mais n'en tire pas toutes les conclusions puisque les actions proposées sont trop limitées.

Nous demandons l'ajout des actions suivantes, p.7, après "Les actions susceptibles d'être mises immédiatement en œuvre dans le cadre de ce plan pourraient être" :

-taxation du papier, des emballages (y compris les sacs de caisse) et autres produits jetables (lingettes, accessoires de bureau jetables, rasoirs, vaisselle plastique, etc.) à un niveau incitatif pour entraîner la réduction de leur production. Ce montant devrait être au moins égal au coût de la collecte et du traitement par les communes, du ramassage des détritiques et des nuisances qu'ils génèrent, et de la pollution générée, y compris le changement climatique. Le produit serait reversé aux communes, qui devraient réduire d'autant la TEOM6.

-intégration de modules de cours sur la gestion des déchets et la prévention dans les formations d'ingénieurs, de designers et de marketing.

-interdiction (ex. cadmium) ou réduction autant que possible de l'utilisation des métaux lourds qui menacent l'épandage des boues de stations d'épuration et poussent à leur incinération.

-renforcer l'obligation de faire figurer un volet « prévention » dans les plans départementaux d'élimination des DMA.

Les fiches DE2 et DE3 semblent satisfaisantes.

Sur la fiche DE4 "recyclage des déchets", après "Concernant le recyclage, les actions susceptibles d'être mises en œuvre consistent à" (p.15), ajouter :

"Soumettre la commercialisation de nouveaux emballages à une commission chargée de vérifier que ces emballages sont cohérents avec la politique de prévention et recyclables à un coût financier acceptable et sans entraîner des nuisances environnementales excessives."

⁶ En Allemagne, la contribution DSD a entraîné une baisse du tonnage d'emballages mis sur le marché. En Irlande, l'imposition d'une taxe de 0.15 euro sur les sacs plastiques a entraîné une baisse de 90% des sacs distribués en quelques mois et leur remplacement par des sacs réutilisés.