

Alors que le Grenelle de l'environnement entre dans sa phase opérationnelle, le Commissariat général au développement durable (CGDD) fait le point de l'évolution tendancielle des émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'énergie, et analyse des mesures de réduction envisageables dans les secteurs clés des transports et des bâtiments.

Le GIEC (groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) estime entre 1 et 6° C l'élévation de la température moyenne terrestre associée au changement climatique d'ici la fin du siècle¹. À plus long terme, les conséquences de ce phénomène que l'on mesure encore très mal pourraient être dramatiques et irréversibles. L'enjeu au niveau mondial est donc de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour éviter les changements les plus extrêmes. En outre, les conséquences de ces dérèglements climatiques pourraient compromettre la capacité des générations futures à assurer leur développement.

Le problème est à l'échelle de la planète ; les actions ne pourront être véritablement efficaces que si elles sont coordonnées au niveau mondial. Les engagements devront s'élaborer et se décider dans un cadre international. Dans un premier temps et pour parvenir à un compromis, ils devront prendre en compte les spécificités nationales, notamment les problématiques des pays émergents. Il sera demandé aux pays industrialisés comme la France des efforts proportionnellement plus importants.

Au delà des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto, d'une réduction de 8 % pour 2012, l'Europe s'est fixé un objectif de réduction de 20 % d'ici 2020 (objectif porté à 30 % en cas d'accord international). La France vise une réduction de 75 %, soit un « facteur 4 », à l'horizon 2050.

Ces objectifs sont très ambitieux, ils imposent des ruptures et des changements massifs dans les technologies, les organisations économiques et les comportements. Pour y parvenir, il sera nécessaire de multiplier les actions dans tous les secteurs, d'utiliser tous les instruments (notamment économiques) à disposition, et de coordonner l'ensemble de ces mesures. En France, le Grenelle de l'environnement a l'ambition de jouer un rôle central dans cette stratégie, d'amorcer collectivement la mutation écologique de l'ensemble du pays. Après avoir favorisé l'accélération de la prise de conscience collective et fait émerger un vaste plan d'actions dans tous les secteurs de l'économie, le processus entre à présent dans sa phase de mise en œuvre opérationnelle.

Montrer les enjeux, proposer des pistes

Sans détailler l'ensemble des mesures envisagées, le dossier présente des analyses prospectives dans les secteurs du champ d'intervention du ministère récemment élargi, transports, bâtiment, énergie. Il approfondit le cas des deux principaux secteurs émetteurs, les transports et le bâtiment, qui sont aussi les seuls à avoir augmenté leurs émissions depuis 1990.

Malgré la tendance à la baisse de certaines consommations d'énergie, telles que celles du chauffage et de l'eau chaude sanitaire des logements neufs permises par les réglementations thermiques, si aucune mesure supplémentaire n'est prise, si la tendance se poursuit, la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent ne permettront pas de tenir les objectifs que la France s'est fixée en matière de politique énergétique. Il faudrait que la plupart des engagements du Grenelle de l'environnement soient tenus pour que les objectifs soient atteints.

Dans le secteur des bâtiments, l'effort devra porter en majeure partie sur la rénovation du parc existant car le renouvellement « naturel » du parc immobilier ne produira des effets qu'à très long terme. Les opérations de rénovation se justifient d'autant plus sur le plan économique que les prix des énergies fossiles sont à des niveaux historiquement élevés. Les investissements sont ainsi rentabilisés par les économies d'énergies, et donc d'argent, qu'ils engendrent.

¹ <http://www.effet-de-serre.gouv.fr/images/documents/SYR-%20FINALfr.pdf>

Les transports nécessitent également une action volontariste et de long terme ; les instruments utilisés seront multiples : recherche et développement technologique, investissement dans les infrastructures, meilleure tarification de leur usage, évolution des comportements, etc., les coûts du CO₂ évité dépendant fortement des instruments utilisés.

Ces actions pourraient s'inscrire dans un vaste plan « climat-transport-aménagement » qui permettrait d'articuler les différents instruments dans un cadre cohérent. Par exemple, au Royaume-Uni, la politique de lutte contre le changement climatique inspirée du rapport Stern est fondée sur un triptyque de lois sur le climat, l'énergie et l'aménagement du territoire qui commence à faire les preuves de son efficacité.

Les études réunies dans ce dossier n'ont pas l'ambition d'épuiser le débat mais simplement d'éclairer les enjeux, de fournir des ordres de grandeur, de proposer des pistes d'actions et surtout d'inviter à poursuivre et approfondir les réflexions. Henri Prévot expose ainsi un point de vue critique sur certaines propositions du Grenelle et propose des mesures alternatives.

