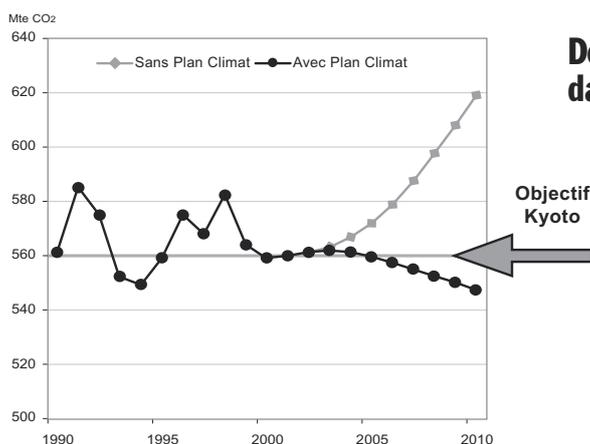


Plan Climat 2004

Plus de la moitié des réductions d'émissions de gaz à effet de serre devra venir des transports et du bâtiment

Le plan climat 2004, adopté le 22 juillet dernier par le gouvernement, est beaucoup plus riche qu'on ne l'a parfois dit... Certes, pas de grandes mesures médiatiques mais une panoplie d'actions et d'orientations qui doivent permettre une économie de 54 millions de tonnes équivalent CO₂ (MteCO₂) à l'horizon 2010, dont plus de la moitié viendra des secteurs du transport et du bâtiment. Il faut se souvenir que ces deux secteurs représentent à eux-seuls 45 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui explique l'implication du ministère dans l'élaboration de ce Plan.



Des émissions en constante augmentation dans les transports et le bâtiment.

En 1990, les émissions françaises de gaz à effet de serre s'élevaient à 560 MteCO₂. Dans le cadre du protocole de Kyoto, la France s'est engagée à maintenir ses émissions à ce niveau en 2010. Or, toutes les projections mettent en évidence que, si rien n'est fait, le niveau de 2010 sera de 619 MteCO₂. Principaux responsables : le bâtiment et les transports qui sont les deux seuls secteurs à avoir augmenté leurs émissions (+ 23 % pour les transports et + 9 % pour le bâtiment) entre 1990 et 2003.

En 2003, pour la première fois depuis 15 ans, les ventes de carburant ont baissé, résultat notamment du meilleur respect des limitations de vitesse.

Baisser les émissions unitaires de gaz à effet de serre par km parcouru.

Les transports sont l'un des secteurs les plus contributeurs en terme d'effet de serre et celui en plus forte croissance, reflet du besoin de mobilité dans la société moderne. Face à cette croissance, l'enjeu majeur consiste à baisser les émissions unitaires de CO₂ par km parcouru.

Le Plan Climat prévoit le recours à trois leviers :
 - *Une utilisation renforcée des biocarburants* : la France s'engage avec détermination dans l'application de la directive européenne qui donne un objectif indicatif de 5,75 % d'incorporation dans les carburants d'ici 2010,



Objectif : ramener la valeur moyenne des émissions de véhicules neufs à 140 g de CO₂ par km parcouru en 2008. La moyenne actuelle en France est de 155 g.

soit une multiplication par plus de 5 par rapport à aujourd'hui. Une économie de 7 MteCO₂ en est attendue.

- *Les actions sur la conduite des véhicules* : le respect des vitesses utilisées et l'écoconduite génèrent une économie d'émissions de 4 MteCO₂. L'effort dans cette direction sera poursuivi et la formation des conducteurs à la conduite économique dans les auto-écoles sera mise en place.

- *La poursuite de l'amélioration de la motorisation, en partenariat avec les constructeurs européens* : une réduction d'émissions de 3 MteCO₂ pourrait en résulter. La généralisation de l'Etiquette Energie, qui existe déjà pour la majorité des appareils ménagers, guidera les consommateurs dans leur choix. Cet affichage était à la base du projet de bonus-malus visant à encourager l'achat des véhicules les moins émetteurs et qui doit faire l'objet d'une concertation nationale et européenne.

→ **Les actions sur les carburants, la conduite et la motorisation représentent une économie de 14 MteCO₂ sur les 16 attendues du transport à l'horizon 2010 (à condition toutefois que les améliorations obtenues grâce aux progrès technologiques et comportementaux ne soient pas « confisquées » par une croissance démesurée des transports).**

Le reste se répartit entre le développement des transports collectifs urbains et l'intermodalité. La mise en œuvre des mesures décidées lors du CIADT de décembre 2003, qui affectent plus de 70 % des moyens financiers de la future agence de financement des infrastructures à des projets non routiers, auront un effet après 2010.

Conformément à une directive européenne, des objectifs de réduction des consommations des bâtiments neufs et à rénover doivent être fixés tous les cinq ans.

Les bâtiments existants : une priorité

La vie quotidienne dans les bâtiments (chauffage, électricité...) est à l'origine de près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre. Compte tenu du rythme de renouvellement du parc de bâtiments, l'essentiel de l'effort de réduction des émissions est à réaliser dans *les bâtiments déjà existants*, pour lesquels, une réglementation thermique sera mise en place : les rénovations les plus importantes et le remplacement d'équipements et d'installations influant sur la consommation devront respecter des seuils de performance énergétique. Le crédit d'impôt en faveur des économies d'énergie sera nettement amélioré et privilégiera les équipements et les installations les plus performants ainsi que les énergies renouvelables.

Les bâtiments neufs doivent déjà respecter une réglementation thermique exigeante, la RT2000, qui sera renforcée avec la future RT2005, élaborée en partenariat avec les professionnels.

Un diagnostic de performance énergétique sera rendu obligatoire avant toute vente de bien immobilier en 2006 et avant toute location en 2007. Il indiquera la situation de cette performance par rapport à une échelle de référence (Etiquette Energie) et il permettra d'identifier les investissements utiles aux économies d'énergie à réaliser. Un dispositif de certificat d'économie d'énergie conduira les producteurs d'énergie à aider au financement de travaux d'économie d'énergie dans le bâtiment et l'industrie.

→ **A l'horizon 2010, on attend de l'ensemble de ces actions une réduction des émissions de 12 MteCO₂ se répartissant entre 8,5 pour les logements, 2 pour le tertiaire privé et 1,5 pour le tertiaire public.**

La création d'installations de climatisation et leur utilisation seront encadrées.

Et après ?

A l'initiative de l'ADEME et du CSTB, une fondation Bâtiment-énergie associant des crédits publics et privés est en cours de mise en place, pour des recherches sur des technologies de rupture.

L'enjeu de l'effet de serre ne s'arrête pas en 2010. On estime généralement qu'il faudrait diviser par quatre les émissions des pays industrialisés d'ici 2050 pour que le réchauffement climatique ne remette pas en cause les équilibres existants. Ces évolutions exigent un effort de recherche soutenu. Dans les transports, il s'appuie sur le Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT). Dans le bâtiment, un grand programme de recherche (PREBAT) sera lancé, fédérant les efforts des professionnels et des organismes de recherche autour de

deux grands programmes : « La modernisation durable des bâtiments existants » et « Vers des bâtiments neufs à énergie positive ».

La recherche et le progrès technique ne suffiront cependant pas à répondre à l'enjeu du changement climatique à l'horizon 2050. C'est un vrai sujet de développement durable qui est posé à l'échelle internationale et conduira à repenser nos modèles de développement dans une période où d'ailleurs la question de la ressource de pétrole deviendra plus aigüe.

→ **Le Plan Climat définit une première étape de mobilisation pour la maîtrise du changement climatique. A l'horizon 2010, cela doit permettre d'atteindre les objectifs internationaux fixés à Kyoto et déclinés à Bruxelles. Les mesures d'économie**

d'énergie prévues prétendent à améliorer la performance des transports et des bâtiments sans baisser la demande. Au delà de 2010, de nouveaux leviers doivent être trouvés, sans doute au plan européen et international.