



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

direction
des Affaires
Economiques et
Internationales



N° 3 Janvier 2003

Gaz à effet de serre : Comment éviter le dérapage ?

Peut mieux faire: ainsi pourrait-on commenter les performances de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Certes, notre pays est aujourd'hui plutôt bien placé parmi les pays de l'Union européenne pour tenir ses engagements, mais certains secteurs, le résidentiel-tertiaire et surtout les transports, affichent des évolutions inquiétantes. Or, ils représentent plus de 45 % des émissions... Faute de trouver des solutions efficaces, la France pourrait être conduite à devoir acheter des « droits d'émissions ».

Le protocole de Kyoto : boudé par les États-Unis, il devrait être sauvé par la Russie.

Un objectif mondial
de baisse de 5 %
des émissions

L'application du protocole
est désormais liée à la
décision de la Russie

Le protocole de Kyoto, adopté en 1997, a pour objectif de réduire le total des émissions de gaz à effet de serre (GES) des pays développés d'au moins 5 % par rapport au niveau de 1990, en moyenne, au cours de la période 2008-2012. Les efforts demandés à chaque pays sont dif-

férenciés pour tenir compte de la situation propre de chacun. Des pénalités sont prévues en cas de non respect des engagements mais le protocole ouvre la possibilité pour les pays en difficulté d'acheter des « droits d'émission » aux pays qui dépassent leur objectif.

Pour entrer en vigueur, le protocole de Kyoto doit répondre à deux conditions: d'une part, avoir été ratifié par au moins 55 pays, ce qui est le cas aujourd'hui; d'autre part, parmi ces pays doivent figurer suffisamment de pays développés pour représenter au moins 55 % du volume

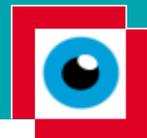
des émissions des économies avancées en 1990. Comme les États-Unis ne signeront pas le protocole, sa mise en œuvre dépend désormais de la ratification de la Russie, pays qui représente à lui seul 17,4 % des émissions et qui a annoncé son intention de ratifier en 2003.

Les Quinze conjointement responsables

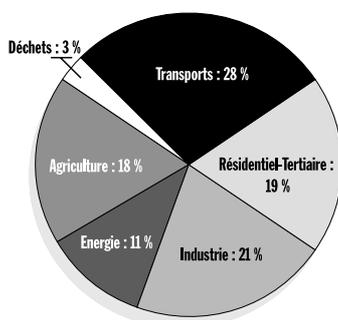
Pour l'Europe,
objectif - 8 %.
Pour la France,
objectif stabilisation.

Le protocole de Kyoto a été ratifié par chaque État membre, ainsi que par l'Union Européenne le 31 mai 2002. Les États ont choisi de remplir conjointement leurs engagements, à savoir une baisse globale de 8 % de leurs émissions de GES par rapport à 1990. Cela se traduit de façon différenciée selon les pays. La France, dont le niveau d'émission par habitant est inférieur à celui des autres pays grâce à l'énergie nucléaire, s'est vu assigner pour sa part un objectif de stabilisation de ses émissions à leur niveau de 1990.

L'Europe vient de publier son rapport d'évaluation annuel sur l'émission des GES. Il montre que ces émissions sont en baisse de 3,5 % en 2000 par rapport à 1990. Mais il souligne que, si 6 pays (Luxembourg, Allemagne, Royaume-Uni, Finlande, Suède et France) sont restés bien en dessous des seuils fixés à Kyoto pour 2000, 9 pays sont à la traîne et risquent de pénaliser l'ensemble. L'objectif de - 8 % pourrait alors ne pas être atteint.



En France, évolution préoccupante dans les bâtiments et surtout les transports



Répartition des émissions de GES par secteur

Pour honorer ses engagements, la France a adopté en janvier 2000 un Plan National de Lutte contre le Changement Climatique (PLNCC) qui préconise une centaine de mesures à mettre en œuvre dans les différents secteurs. Un bilan de l'application de ces mesures a été présenté le 27 novembre 2002. Les principaux enseignements sont les suivants :

- les émissions françaises de GES en 2000 sont inférieures de 2 % à celles de 1990, celles de 2001 de 2,7 %;

- comme cela était prévu, la majeure partie de la réduction provient du secteur industriel et de la production énergétique et la hausse provient essentiellement du secteur du transport et des bâtiments à usage résidentiel ou tertiaire.

Les analyses du comité des directeurs pour l'énergie (CODIREN) au sein du ministère de l'Équipement, ont par ailleurs montré :

- pour les bâtiments, une hausse de 6 % sur la période 1990-2001,
- pour le secteur des transports, une hausse de 19 % sur cette même période.

Le PLNCC fixe à 146 MteCO² en 2010 l'objectif d'émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Les dernières estimations indiquent que cette valeur est pratiquement atteinte dès 2001 et les tendances actuellement constatées font craindre que le secteur des transports ne dépasse sensiblement cette valeur en 2010.

Recourir à tous les instruments disponibles

Améliorer les performances des bâtiments existants

Conjuguer progrès technologiques, mesures fiscales et réglementaires, régulation du trafic et intermodalité

En ce qui concerne les bâtiments, la France a engagé depuis les chocs pétroliers des années 70 une politique d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments principalement fondée sur la réglementation thermique pour le neuf et diverses aides financières, incitations fiscales et réglementations pour l'existant. Résultat : la consommation de chauffage est restée stable depuis 1973 malgré une forte augmentation des surfaces chauffées. Le ministère continue à mener cette vigoureuse politique de maîtrise de l'énergie qui a en outre l'avantage d'entraîner des économies pour les familles et d'accroître le confort de leur cadre de vie quotidien.

Dans le secteur des transports, les diminutions d'émissions de gaz à effet de serre proviendront d'abord des **progrès technologiques des véhicules**. La diésélisation du parc automobile, l'amélioration du rendement des moteurs à essence et Diesel, les carburants alternatifs, l'apparition des véhicules hybrides, entraîneront, à un horizon de 20-30 ans, des réductions des consommations unitaires de quelques dizaines de %, essentiellement pour les voitures particulières et de façon moindre pour les poids lourds. **Des mesures d'incitation réglementaire et fiscale** pourraient renforcer l'effet des engagements des constructeurs automobiles sur la limitation des consommations unitaires.

Des gains significatifs de consommation d'énergie par tonne-kilomètre ou voyageur-kilomètre transportés peuvent être également recherchés par des **dispositions techniques, réglementaires et de gestion du trafic** : véhicules plus grands, davantage remplis, roulant moins souvent à vide, régulation des vitesses, gestion des feux, amélioration de la voirie et des comportements de conduite automobile, modulations des péages.

Le rééquilibrage entre les modes de transport – priorité donnée aux transports collectifs de voyageurs, au fret ferroviaire, à la voie d'eau ou au cabotage maritime – constitue une des clés du développement durable des transports. Les effets de cette politique sont toutefois limités par le faible impact de la tarification et par les coûts et délais très importants liés au développement de l'offre de ces modes alternatifs.

Le débat national sur les énergies qui s'ouvrira à Paris le 18 mars prochain et se déclina en province, devra être l'occasion d'intégrer ces données. Ses conclusions viendront nourrir le projet de loi d'orientation sur les énergies que le gouvernement déposera au parlement au 2^e semestre 2003.