

énergétiques. Car même abstraction faite des aléas qui entravent aujourd'hui l'instauration de l'écotaxe >lire p. 47, on ne peut pas présager de ses effets, ni de la manière dont ils s'additionneront aux effets des mesures classiques, notamment réglementaires. Avec le temps, on devrait peu à peu mieux mesurer les effets de l'écotaxe. Mais la deuxième question demeure controversée : certains experts considèrent en effet que le cadre réglementaire ou incitatif doit permettre aux augmentations de prix de l'énergie de favoriser la réduction des émissions mais qu'il est hasardeux d'additionner les effets des deux types de mesures comme si elles étaient indépendantes (de la même façon que la hausse du prix des produits pétroliers des années 1970 a permis d'améliorer l'efficacité énergétique grâce à l'adoption d'une batterie de réglementations et d'incitations).

Les incertitudes sur les objectifs de la taxe se sont révélées particulièrement fortes lors des discussions relatives au secteur des transports. Il semble en effet que seules des modifications structurelles profondes des transports urbains, des transports de marchandises et des besoins de déplacement soient capables d'enrayer l'irrésistible croissance des émissions de ce secteur. Il est indispensable d'approfondir le PNLCC en matière de transports.

Le troisième problème de mise en œuvre du plan est que rien n'est prévu pour son développement. Or il est tout particulièrement nécessaire d'organiser la « promotion » du plan en direction de tous les acteurs, notamment des collectivités territoriales qui sont la clé de voûte de son application. Par ailleurs, la charge accrue des actions de maîtrise de l'énergie, qu'il s'agisse d'efficacité énergétique ou d'énergies renouvelables, implique de mettre en mouvement un très grand nombre de secteurs professionnels, de définir une politique de communication, de formation et de conseil extrêmement active, servie par des moyens humains adaptés. Il est donc urgent d'engager une étude des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du plan national. ■

*36, rue de Provence
75 009 Paris – France

Tél. : +33 (0)1 48 74 59 73

E-mail : blaponche@iceconsultants.com

1) Y compris les émissions par le secteur industriel résultant des procédés chimiques (et non des activités énergétiques). Ces émissions ont été de 4,5 MteC en 1990 et devraient être de 4 MteC en 2010.

Un an d'application

Vrais faux départs

Le plan effet de serre français voulait allier fiscalité répressive, éducation du public et solutions énergétiques alternatives. Pour l'Agence de la maîtrise de l'énergie, les débuts de mise en œuvre sont prometteurs...

ADEME

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.
Etablissement public créé en 1990, placé sous la tutelle des ministères de l'Environnement, de la Recherche et de l'Industrie.

MISSIONS

Développer une économie du déchet, lutter contre la pollution de l'air, engager un effort de maîtrise de l'énergie.

MOYENS D'ACTION

Recherche, prestation de services, information, incitations. Gère deux milliards de francs par an.
www.ademe.fr

Pierre Radanne

Président de l'ADEME*

L'effet de serre constitue un enjeu environnemental totalement différent des questions abordées jusqu'ici, qu'il s'agisse de la pollution des eaux ou de celle de l'air. D'abord, c'est une menace globale sans aucune nuisance locale. Le dioxyde de carbone (CO₂) n'est pas dangereux pour la santé, chacun en dégage même par sa respiration. Cette première caractéristique rend difficile la construction de politiques, puisque l'on ne peut pas s'appuyer sur la crainte de dommages locaux directs. Ensuite, les volumes de CO₂ dégagés par les combustions et la diversité des sources de ces combustions sont tels qu'il n'est pas possible d'envisager de piéger le gaz à la sortie de toutes les cheminées ou de tous les moteurs d'automobile. Si les oxydes d'azote ou de soufre peuvent être captés pour l'essentiel par des installations de filtration, la réduction des émissions de CO₂ impose une intervention en amont, dans le choix des combustibles, dans le rendement des chaudières ou des moteurs comme dans les procédés industriels. Enfin, les investissements nécessaires pour lutter contre l'effet de serre sont considérables, environ dix fois plus importants que ceux nécessaires pour organiser le recyclage des déchets ou la réduction de la pollution atmosphérique urbaine.

Dès lors, on comprend que les modes d'intervention publics élaborés depuis 30 ans soient totalement insuffisants, voire inadaptés. D'abord, les normes d'émission à respecter par les industriels, si efficaces pour réduire la pollution de l'air, ne sont plus praticables quand les coûts des investissements d'amélioration de l'efficacité énergétique deviennent trop importants par rapport aux prix des productions. Ensuite, la

fiscalité ne peut plus être utilisée pour transformer les comportements car son poids devrait alors être trop lourd et destructeur pour l'économie. Enfin, les subventions publiques ne peuvent être le levier principal des investissements, les volumes en cause étant hors de portée. Ces différents facteurs expliquent la lente élaboration des programmes nationaux de lutte contre l'effet de serre ainsi que les déboires de la négociation internationale de mise en œuvre du protocole de Kyoto.

En France, le plan national de lutte contre le changement climatique (PNLCC) de janvier 2000 marque un virage majeur par rapport aux tentatives antérieures. L'idée du plan est d'articuler deux modes d'action principaux, la réglementation et la fiscalité, qui représentent plus de la moitié des gains attendus d'émissions de carbone à l'horizon 2010. On peut citer à ce titre la nouvelle réglementation thermique des bâtiments, applicable en juin 2001, et la demande de hausse graduelle du prix des carburants et d'élargissement de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) aux consommations intermédiaires d'énergie.

Les mesures d'incitation contribuent également beaucoup à l'objectif du PNLCC. L'ADEME s'est dotée depuis 1999 de la stratégie, de l'organisation et des principaux outils nécessaires à leur mise en œuvre : soutien des études d'aide à la décision dans le bâtiment et dans l'industrie, développement en liaison avec le secteur bancaire de mécanismes d'intervention à fort effet de levier (Fonds de garantie des investissements de maîtrise de l'énergie, Fonds d'investissement de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), promotion de l'usage du bois énergie, relance du solaire thermique, etc.

L'échec sur la fiscalité... L'année 2000 a été riche d'événements qui ont fortement influé sur le débat et ont permis de mieux

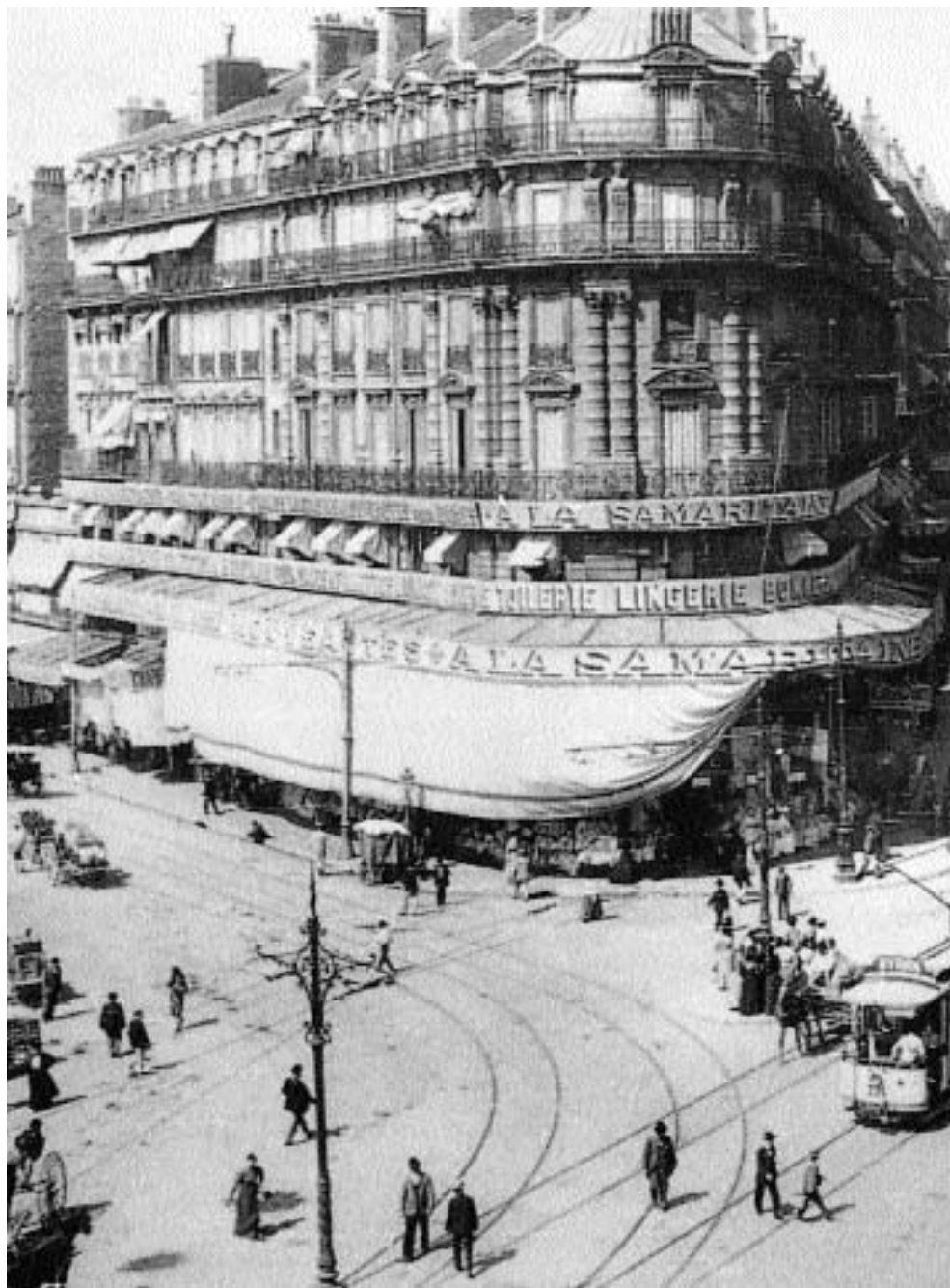
cerner les limites du PNLCC, tout en en précisant le contenu.

D'une part, la hausse brusque des prix du pétrole de septembre 2000 a révélé la fragilité des transports dans la société française : depuis le premier choc pétrolier de 1973, la consommation de pétrole du secteur a augmenté de 70 %. Pour protéger des professions fortement dépendantes, le gouvernement s'est résigné à réduire la taxation du gazole. Cette situation a montré les limites de l'acceptabilité sociale d'une approche fiscale de la lutte contre la pollution de l'air.

Le gouvernement a alors décidé d'amplifier la relance de la maîtrise de l'énergie, en adoptant en décembre 2000 le plan national d'amélioration de l'efficacité énergétique (PNAEE). Ce plan précise le PNLCC, notamment sur deux volets qui y étaient peu traités : l'information du grand public et les transports.

La décision de créer un réseau de points d'information de proximité >lire p. 44 se fonde sur le constat qu'aujourd'hui près de la moitié de la consommation d'énergie est le fait des ménages ou d'acteurs économiques diffus. Le secteur des transports s'était déjà signalé après les chocs pétroliers comme celui où maîtriser l'énergie est le plus difficile. A travers le PNAEE, les pouvoirs publics renoncent, sans doute provisoirement, à l'usage de l'instrument fiscal dans les transports et adoptent une position plus en phase avec la demande sociale : refonte de la circulaire de 1994 concernant le soutien des modes de déplacement alternatifs à la voiture, soutien des collectivités pour les plans de déplacements urbains (PDU), aux transporteurs et aux chargeurs pour le transport combiné.

Le PNAEE précise également certaines des mesures du PNLCC. Ainsi dans l'habitat existant, les premières opérations programmées d'amélioration thermique des bâtiments, sur le modèle des OPAH conduites



par l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat, vont voir le jour en 2001. L'ADEME va également travailler au montage d'un fonds qui associerait financements publics et privés, sur l'exemple du FIDEME, pour la réhabilitation de l'habitat ancien.

D'autre part, le Conseil des ministres européen a adopté pendant la présidence française une directive visant à soutenir la production d'électricité d'origine renouvelable. Le gouvernement français a annoncé un tarif de rachat de l'électricité éolienne de 55 centimes par kWh sur une période de 5 ans. Ces deux éléments laissent prévoir un important décollage des énergies renouvelables. Pour l'éolien, l'objectif à l'horizon 2010 inscrit dans le PNLCC (3 000 MW d'ici 2010) pourrait bien être dépassé avant cette date. Pour l'usage du bois énergie dans le

collectif et l'industriel, les objectifs de l'ADEME en 2006 ont plus que triplé (0,7 MteC évitées contre 0,2 initialement). Enfin, l'extension de la TGAP aux consommations intermédiaires d'énergie, prévue dans le PNLCC, avait reçu l'aval du Parlement, avant d'être annulée fin décembre par le Conseil constitutionnel. Le débat n'est donc pas clos.

... rend-il l'objectif de Kyoto irréalisable ? Une première évaluation des impacts attendus de l'application du PNLCC et du PNAEE, compte tenu des événements de l'année 2000, donne un volume annuel d'investissements pour la maîtrise de l'énergie qui devrait être supérieur à 12 milliards de francs. C'est considérable. Cette évaluation se fondait toutefois sur l'hypothèse de

Efficacité énergétique

Tout un programme

Maîtriser l'énergie et développer les énergies renouvelables sont les deux grands objectifs du programme d'efficacité énergétique présenté le 6 décembre 2000 par la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet.

Le programme d'efficacité énergétique est un des instruments d'application du plan national de lutte contre l'effet de serre. La recherche de l'efficacité énergétique se décline en sept domaines d'action.

❶ Demande des ménages et des entreprises. La moitié de la consommation d'énergie est le fait des ménages et de petites entreprises dans l'habitat et les transports. Mal informés des enjeux de la maîtrise de l'énergie, ils sont faiblement mobilisés. Faute également d'information sur les solutions possibles, sur l'efficacité réelle des différents producteurs ou distributeurs, installateurs de matériel énergétique, ils n'ont pas les moyens de modifier leur demande énergétique. Solutions : Mise en place d'un réseau d'information de proximité : 500 points info énergie, en partenariat avec les collectivités territoriales, les organisations professionnelles, les associations. L'ADEME assurera un financement de 100 000 francs par an et par service, assuré par une personne. Campagne nationale d'information sur la maîtrise de l'énergie. Coût : 30 millions de francs.

❷ Investissements de maîtrise de l'énergie. Création d'un fonds d'intervention pour l'environnement et la maîtrise de l'énergie. Le FIDEME associera l'ADEME à deux partenaires financiers privés dans un fonds commun de placement à risques. Dotation 2001 : 300 millions de francs.

❸ Transports. En ville, l'idée est de développer les transports collectifs urbains et les modes de transport propres. D'où la relance des plans de déplacements urbains. 500 millions de francs affectés en 2001 par le ministère de l'environnement aux plans adoptés, plus 60 millions de l'ADEME. Pour les marchandises, le but est de développer le transport combiné route/rail. Financement METL en 2001 : 740 millions de francs, plus 90 millions de francs de l'ADEME ; Côté véhicules, on envisage de créer un crédit d'impôt de 10 000 francs maximum pour les particuliers ou entreprises acquérant un

véhicule fonctionnant au GPL, au GNV, ou véhicule hybride.

❹ Habitat. Pour le neuf, la réglementation thermique de 1988 est renforcée. Pour l'ancien, des opérations programmées d'amélioration thermique seront engagées, par un partenariat commune/ADEME/Etat/département ou région. A l'étude : un fonds de réhabilitation thermique de l'ancien, inspiré du FIDEME.

❺ Maîtrise de la consommation d'énergie des entreprises. Vers une taxation des consommations intermédiaires d'énergie des entreprises industrielles et tertiaires en fonction du nombre de tonnes de carbone émises. Le taux de la taxe est fixé à 260 francs par tonne. Les entreprises qui s'engagent dans un programme volontaire de réduction de leur consommation d'énergie bénéficieront d'un crédit d'impôt de 520 francs par tonne évitée.

❻ Energies renouvelables. Fixation d'un prix de rachat de l'énergie éolienne par EDF : 55 centimes par Kwh. C'était la condition *sine qua non* du développement de l'éolienne. La dotation de l'ADEME pour le développement des énergies renouvelables accrue de 200 millions de francs en 2001.

❼ Renforcement des moyens de l'ADEME. Création d'une centaine de postes. Budget 2001 de l'ADEME : 1,5 milliard de francs.



ARCHIVES DE LA CGEA.

la mise en œuvre du volet énergie de la TGAP. En effet, le véritable décollage des énergies renouvelables, conjugué à la relance de la sensibilisation du grand public, laisse espérer des gains d'émissions de carbone comparables à ceux envisagés grâce aux instruments fiscaux dont la mise en œuvre est retardée. Sous réserve de nouvelles propositions concernant l'extension de la TGAP aux consommations intermédiaires d'énergie, nous sommes donc bien aujourd'hui sur une trajectoire menant aux objectifs de Kyoto. ■

A droite, inauguration de la première ligne de tramway à Marseille en 1876. En haut, le réseau vu en 1890.

*27, rue Louis Vicat
75737 – Paris cedex 15
France
Tél. : +33 (0)1 47 65 20 00
Fax : +33 (0)1 46 45 52 36

