

Nouveaux outils

Des résultats décevants

L'ingénieur de la mission effet de serre chargé du plan national de lutte contre les changements climatiques fait le point sur l'état d'avancement des travaux en France.

Thomas Guéret

Mission interministérielle de l'effet de serre*

Global Chance : Où en est-on de l'application du programme de lutte contre le changement climatique ? En commençant par les gaz à effet de serre autres que le dioxyde de carbone, c'est-à-dire le méthane, l'oxyde nitreux et les gaz frigorigènes.

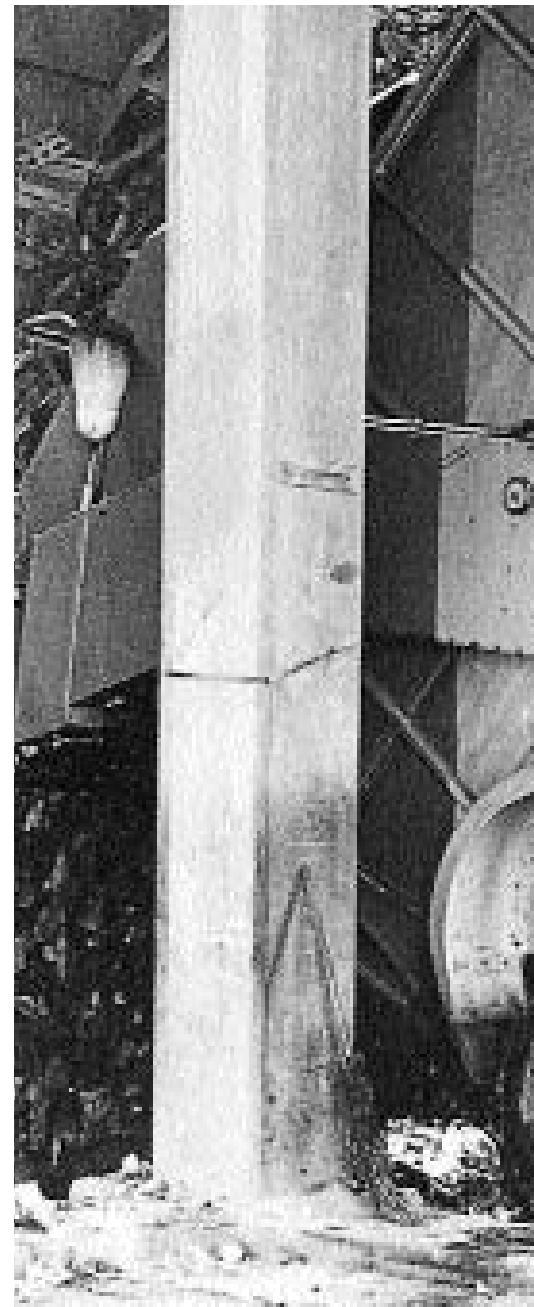
Thomas Guéret : Les rejets de méthane viennent principalement de l'agriculture et des ordures ménagères. Pour le méthane d'origine agricole, les actions ne sont pas vraiment ciblées. La contribution de l'agriculture et de la déforestation à l'effet de serre est connue depuis relative-

ment peu de temps, et le programme n'a pu que poser des lignes directrices. Il y a pourtant des actions à développer en synergie avec d'autres secteurs. Par exemple, en Bretagne, en mettant moins d'azote sur les sols et en captant l'azote des déjections animales, au lieu de le laisser passer dans les sols, on lutterait à la fois contre la pollution des eaux par les nitrates et contre les rejets d'oxyde nitreux dans l'atmosphère. Mais pour l'instant rien n'est en place dans l'agriculture, ni pour le méthane, ni pour l'oxyde nitreux.

En revanche, le programme oblige à capter le méthane dégagé par les ordures ménagères. Les décharges doivent être couvertes et le méthane récupéré et transformé en énergie ou simplement

brûlé. En brûlant, le méthane se transforme en dioxyde de carbone (CO₂), et une molécule de CO₂ contribue sept fois moins à l'effet de serre qu'une molécule de méthane. L'ADEME, qui est en charge de ce volet du programme, a déjà mis en place des réglementations et des aides. C'est une part importante des mesures, représentant un million de tonnes de carbone sur les seize à économiser.

Les rejets de gaz frigorigènes (les CFC) répondent à deux utilisations : la climatisation (voitures, bâtiments, froid industriel) et les emplois industriels (isolants, transformation de matériaux). L'objectif était d'économiser un million de tonnes de carbone d'ici à 2010 par des changements techniques, et 0,4 million par la taxation. Mais rien n'est encore en place,





ARCHIVES DE LA CGEA.

ni la taxe, ni les substituts techniques.

En résumé, alors que les gaz autres que le CO₂ représentent dans le programme national de lutte contre l'effet de serre 20 à 25 % de l'effort à faire, seules des mesures concernant le méthane sont en place.

G. C. : Et côté CO₂, où en est-on dans les différents secteurs concernés ?

T. G. : L'industrie était supposée économiser 3,5 mégatonnes de carbone en 2010, dont un gros morceau à travers la taxe carbone, la TGAP, et un peu plus d'une tonne par des mesures classiques : aide fiscale, aide à la décision, aide à l'investissement. L'ADEME et son Fonds d'investissement pour la maîtrise de l'énergie ont plutôt bien fait avancer ces mesures classiques.

En matière de transports, les mesures

classiques reposent sur les plans de déplacements urbains et, pour les marchandises, sur le ferroutage et l'intermodalité. Les moyens d'investissement du ministère de l'Équipement et de l'ADEME ont été renforcés. L'Équipement va ainsi affecter 740 MF au transport combiné, contre 600 MF prévus. Une somme minime si l'on parle d'infrastructures de transport, mais non négligeable pour le transport combiné. L'idée est de cibler des points stratégiques, par exemple de permettre à des groupements de chargeurs, qui confient des matériaux à un transporteur, d'acheter des containers qui permettront de faire du transport combiné.

G. C. : D'autres mesures touchaient à la baisse des tarifs ferroviaires, au res-

pect des règles du travail, à l'écart de la taxation entre les carburants...

T. G. : Ce dernier volet a été retardé d'un an. Il a fallu lâcher du lest cet été au moment de la crise pétrolière, et on a plutôt reculé en matière de règles du travail dans le transport routier. Rien de nouveau, non plus, pour les tarifs ferroviaires.

G. C. : Quid des infrastructures nouvelles qui sont censées permettre de réaliser la moitié de l'effort de réduction des émissions du secteur en 2010 ?

T. G. : Les contrats de plan Etat-région sont plus favorables qu'avant aux transports en commun. Mais la prééminence de la route demeure large. Quant au transport combiné, on ne voit rien venir

Les mesures concernant le méthane, notamment en matière de déchets, sont les seules déjà en place.

de révolutionnaire mais certaines décisions vont dans le bon sens, comme la proposition française de réaliser la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

G. C. : Dans le bâtiment, les économies d'énergie potentielles sont plutôt dans l'ancien. Avec un coût de rénovation de plusieurs milliards par an. Les mesures sont-elles à la hauteur ?

T. G. : On a bien avancé pour le neuf, avec l'instauration d'une réglementation thermique qui s'appliquera à partir du 1er juin 2001. Pour l'ancien, il y a les opérations programmées d'amélioration thermique des bâtiments. On en prévoit 25, d'un million de francs chacune par an. Ce n'est pas un montant important, mais l'idée est surtout de susciter une mobilisation forte d'acteurs sur le terrain autour des collectivités locales.

G. C. : Finalement les mesures qui restent concernent plus la production que l'économie d'énergie ?

T. G. : C'est un vrai problème. Nous n'avons pas une culture de la maîtrise de l'énergie. Les lobbies puissants sont ceux qui produisent de l'énergie, pas ceux qui font de la maîtrise. Ce sont eux qui bloquent les projets de directive européenne sur les appareils économes ou la prise en compte de l'efficacité énergétique. Cette culture fait également défaut aux ministères de tutelle. Il y a eu un tel déni de l'intérêt des économies d'énergie dans les années 1980 avec le contre-choc pétrolier que les efforts de la décennie 1970 ont été sapés. Cela renaît, mais timidement. De façon plus générale, dans une société du visible comme la nôtre, la sobriété et l'efficacité énergétiques ne font guère recette, on est plus motivé contre les pylônes ou pour les éoliennes. Pourtant, même si l'on arrive à produire 5 % de l'électricité nationale par l'éolien, ce qui est très souhaitable, cela restera minime en termes de lutte contre l'effet de serre. De leur côté, les économies d'énergie peuvent apporter des potentiels bien plus rapidement mobilisables : on parle souvent de -10, de -20, voire de -50 % !

G. C. : Venons-en au problème des taxes, de la TIPP et de la vignette côté transport, et surtout de l'écotaxe. Comment analysez-vous les conséquences de la suppression de la TGAP ?

T. G. : On ne peut qu'avoir été déçu par les différents amendements qui ont dénaturé la loi sur la TGAP, puis par son invalidation par le Conseil constitutionnel. Mais le texte était devenu tellement vide de sens que mieux vaut recommencer. Le Conseil a notamment jugé que la taxe ne respecte pas le principe de l'égalité des contribuables devant l'impôt. Qu'à cela ne tienne, nous sommes favorables à ce que la taxe s'applique aux grandes entreprises comme aux petites et soit ainsi plus conforme aux dispositions du PNLCC. Celui-ci prévoit en effet un renforcement progressif de la taxation de l'énergie dans tous les domaines s'appliquant à toutes les entreprises à tous les ménages, aux transports et à l'ensemble des utilisations de l'énergie. C'est indispensable à terme et cela représente dans le programme presque autant de réduction des émissions que les mesures techniques. Nous aurions tort de nous décourager pour si peu. La lutte contre l'effet serre ne fait que commencer. Le programme doit être affiné, renforcé et mis en œuvre de manière volontaire mais nécessairement progressive. À cet égard, les avatars récents de la TGAP sont anecdotiques : les prochains mois verront sûrement le projet remanié, recentré afin de coller mieux au projet de lutte contre le changement climatique.

Pour l'ensemble du programme, on peut regretter une mise en œuvre un peu lente, des retards voire des reculs sur certains points, une mobilisation encore insuffisante, mais il y a fort à parier qu'avec la mobilisation croissante de la société civile sur ce sujet et la tenue de la conférence annuelle qu'organise la MIES pour faire état de l'avancement du programme, les choses vont changer rapidement. ■

*MIES

35, rue St Dominique
75 007 Paris – France

E-mail : t.gueret@mies.pm.gouv.fr



CORBIS

Ecotaxe Chronique

Benjamin Dessus

Ecocodev-CNRS
Global Chance*

« Le 28 décembre 2000, à l'issue d'une très longue et douloureuse maladie, l'écotaxe a succombé sous le bistouri des chirurgiens du Conseil constitutionnel. »

L'affaire remonte au début des années 1990 quand la Commission européenne proposait la mise en place d'une taxe sur les énergies avec une part importante (50 %) assise sur le contenu en dioxyde de carbone de leur combustion. La