



## 4<sup>ème</sup> partie - SYNTHESE du Livre Blanc Pierre RADANNE - 16 mars 2006

### 1 – Vers une mutation culturelle de grande ampleur

---

Les débats publics, la formation des référents des différents ateliers et la première séance collective de l'ensemble du panel ont mis en évidence que la question du changement climatique est désormais largement connue en France au niveau en tous cas des professionnels et des responsables. Mais, comme il a été présenté plus haut, il existe une grande distance entre une écoute générale et la compréhension de l'ampleur de la mutation à venir.

Devant un sujet aussi grave et complexe, la mise en mouvement de la société n'est possible que si une information est délivrée par les médias et les institutions, que si les données sont accessibles, et surtout, que si chacun peut en débattre directement.

Avant de balayer les différents secteurs et les profondes différences qui les caractérisent, il faut souligner les convergences que la démarche d'élaboration du Livre Blanc a soulignées.

Elles montrent un décalage évident avec la négociation internationale qui met en avant les questions technologiques et financières (mécanismes de Kyoto), les plans nationaux (qui privilégient la réglementation) comme avec les politiques des compagnies énergétiques (place du nucléaire, du gaz). Le débat régional met lui en avant une dimension fondamentale délaissée : la capacité d'intervention des acteurs, c'est dire en fait la culture au sens large.

- L'ouverture au monde

D'abord, soulignons une nouvelle fois, qu'au plus loin d'une image d'une France repliée sur elle et individualiste aujourd'hui si complaisamment décrite, tous les ateliers ont exprimé une complète solidarité vis-à-vis de la nécessité d'une gestion collective du climat. Ce comportement a été certainement amplifié par l'entrée dans un nouveau choc pétrolier qui rend la mobilisation plus urgente encore. Globalement, cette adhésion à la nécessité d'agir s'est traduite dans tous les ateliers par une approche commune sans comportement de rejet, de fuite ou de renvoi vers d'autres des actions à engager. Ce ciment qui a soudé les groupes a été tel que les conflits ou désaccords qui existent sur d'autres questions économiques et sociales ont été mises en sourdine et n'ont pas influé sur les débats.

- L'avancée culturelle indispensable

Les ateliers thématiques ont tous exprimé des attentes en termes :

- D'effort éducatif et de formation professionnelle et tout au long de la vie,
- De débat public dans tous les territoires et toutes les professions,
- De compréhension de la portée réelle des actes quotidiens pour guider les choix à tous les niveaux (collectivités, entreprises ou ménages),
- De mise en place de méthodes, d'outils appropriables pour tous les métiers (audit, bilan carbone...),
- D'amélioration des comportements individuels et collectifs (à l'achat et à l'usage),
- D'exemplarité notamment de la part des collectivités publiques,
- De gratification des comportements vertueux.

La première étape de la lutte contre le changement climatique s'avère donc clairement être une action culturelle de grande ampleur pour :

- Au plan global, expliquer les données du problème, décrire les impasses à éviter et à l'inverse les options qui desserrent les contraintes et ouvrent les espaces de choix ;

- Au plan personnel, aider chacun à évaluer les émissions qu'il génère, à concilier sa recherche de plaisir, l'expression de sa personnalité avec un quota d'émission à respecter et adapter sa consommation en conséquence.

- L'investissement dans la formation des personnes

La demande qui résulte des ateliers est donc avant tout celle d'un programme concerté de formation couvrant à la fois la formation initiale (mais ce n'est pas là que cela pêche le plus), la formation professionnelle et surtout une mise à niveau de tout citoyen pour l'aider à maîtriser les effets de sa consommation. Actuellement, l'éventail des comportements couvre un spectre allant du déni à la prostration en passant par la fuite, la négligence, la résignation, des gestes ponctuels, voire la frustration volontaire et des interdits. Ce n'est pas par la contrainte que l'on pourra durablement améliorer les comportements mais par un niveau plus élevé de culture. C'est le seul point de départ possible, mais cela suffira-t-il ? Il faut noter à ce sujet dans l'expression des ateliers des hésitations : tantôt ils ont plaidé en faveur de la formation et de l'exemplarité, tantôt en faveur d'interdictions par voie réglementaire et des conditionnalités dans l'accès aux aides publiques.

C'est sur la base de ce constat que l'atelier « Education, formation » a pointé la nécessité d'un débat plus large encore pour impliquer davantage l'opinion au-delà des responsables et des experts.

Il est en outre à noter la très faible demande qui s'est exprimée dans les ateliers en direction des médias notamment audiovisuels. Ceux-ci aspirés dans leur concurrence acharnée vers l'individualisme dans la consommation, le spectacle voire l'exploitation émotionnelle des catastrophes n'apparaissent plus avoir de capacité éducative suffisante. Cette demande s'est donc réorientée surtout vers l'échelon de la démocratie de proximité : la collectivité locale et les médias locaux.

Au-delà de ce tronc commun exprimé par tous les ateliers en faveur d'un effort de formation, de culture et de débat, les rapports mettent en évidence une difficulté d'appréhension des évolutions à long terme.

- Une avancée nécessaire de culture scientifique

La première étape à franchir consiste donc dans un progrès de culture scientifique.

La période présente est paradoxale : tandis que de vives poussées scientifiques bouleversent notre vision du monde, les efforts de culture scientifique décroissent. Pourtant, l'allongement de l'espérance de vie d'une part, et l'accélération du progrès scientifique d'autre part, rendent nécessaire un effort de culture scientifique notamment à travers la formation continue et les médias. Il en résulte un décalage entre le constat de la gravité par l'opinion publique de ces questions et son insuffisance d'appropriation. L'essentiel des tranches d'âge concernées n'a pas bénéficié des apprentissages indispensables pendant son cursus scolaire. Aucune institution n'a aujourd'hui la responsabilité de la mise à niveau des adultes tout au long de leur vie. Ce décalage entre les enjeux et le niveau de formation moyen aggrave fortement les réactions que provoquent les crises écologiques. Pour combler cette lacune, il est essentiel de mobiliser les institutions spécialisées ainsi que les collectivités locales pour développer la vigilance du corps social, faciliter l'élaboration des solutions et aider à se former des comportements adaptés. La canicule de 2003 en fit la pénible démonstration.

- Bien décider ensemble

Dans des termes très proches, les différents ateliers ont souligné que la lutte contre le changement climatique se jouait dans une multitude de décisions quotidiennes. Actuellement, cette question est largement absente des critères de décision. Est vécue comme un gâchis toute décision prise qui fait perdre une opportunité de réduire des émissions. Puisque l'on ne peut s'en remettre en permanence à des rapports de force pour orienter les choix, la qualité des décisions dans chaque structure de travail ou instance politique est finalement dépendante du niveau de

formation et de réflexion sur ce sujet de chacun de ses membres. La lutte contre le dérèglement climatique doit avoir pour socle un grand programme de formation adapté à chaque communauté de travail et à chaque instance de décision.

## **2 – Un avenir illisible**

---

Au-delà de cette base commune concernant l'investissement culturel, les différents ateliers ont souvent exprimé des interrogations sur les possibilités ouvertes par les technologies, le rôle moteur du politique et la complexité du cadre institutionnel.

### ✓ ***Une attente modérée vis-à-vis de la technologie***

La question des comportements et des choix politiques collectifs s'est exprimée lors de l'élaboration de ce Livre Blanc d'autant plus fortement que l'attente montrée vis-à-vis de la technologie a été faible. En effet, face au changement climatique, il n'y a pas une ou plusieurs technologies à portée universelle vers lesquelles se rabattre. L'ampleur du défi surpasse les contributions possibles des technologies annoncées. Si les contributions d'avancées technologiques sont nombreuses, elles ont des échéances très diverses et des coûts tout aussi différents. Avoir une vision d'ensemble de ces possibilités devient dès lors extrêmement difficile. Les solutions sont bien plus complexes à comprendre que le problème initial. D'où un mélange d'interrogation et d'impatience.

Néanmoins des priorités sont collectivement mises en avant :

- D'abord, une attente d'un engagement clair vers les énergies renouvelables : elles ne présentent pas de nuisances graves, contribuent au développement et créent des emplois ;
- Ensuite, une meilleure qualité de la construction neuve et la mise à niveau du patrimoine existant sont également attendues ;
- Enfin, le secteur des transports ressort comme le secteur le plus critique sans que des solutions à la hauteur des enjeux ne se dessinent encore vraiment.

Mais, globalement les possibilités d'investissement améliorant l'efficacité énergétique ont été probablement sous-estimées (en dehors du secteur industriel et de la construction neuve), ce qui accentue les jugements portés.

### ✓ ***Un engagement lent du politique***

Les responsables politiques sont pour la plupart perçus comme ne s'étant pas encore approprié cette question nouvelle. Depuis trois décennies, l'agenda politique est chargé, dominé notamment par les difficiles questions de la mondialisation de l'économie et la pression qu'elle exerce sur la société française. Parallèlement, bien évidemment, le refus américain du Protocole de Kyoto a ces dernières années fortement ému les volontés des autres pays. Avec la canicule de 2003, un décalage s'est accru entre l'opinion qui a basculé dans sa prise en compte du changement climatique et la place que celui-ci a dans l'agenda politique.

Beaucoup plus étonnante a été la faible référence à l'Etat dans les débats des ateliers alors que son rôle est si déterminant dans notre pays. Cela tient au fait que les plans successifs concernant le changement climatique (PNLCC de janvier 2000 et Plan Climat de juillet 2004) n'ont pas fait l'objet d'une communication forte, étaient modestes dans leur portée et n'ont été que partiellement appliqués. S'ajoute à cela également le manque de lisibilité du diagnostic par l'Etat de l'actuel choc pétrolier. En conséquence, la demande exprimée dans les ateliers vers les collectivités territoriales s'en est trouvée accrue.

✓ ***L'enchevêtrement des niveaux institutionnels***

La critique du politique s'exprime d'autant plus que le système institutionnel français est perçu comme incompréhensible par les acteurs de terrain, des entreprises comme des citoyens. Il est saisissant que les différents ateliers ont éprouvé une grande difficulté devant l'enchevêtrement des niveaux institutionnels notamment en matière d'urbanisme et de politique des transports.

### **3 - Analyse par secteur d'activité**

---

Le travail des ateliers révèle les écarts de difficulté de la lutte contre le changement climatique entre secteurs.

✓ ***Les secteurs qui ont le sentiment de pouvoir réussir***

A l'écoute des ateliers, il ressort deux secteurs qui expriment particulièrement une confiance en leur capacité à agir face au changement climatique : la filière bois et l'industrie.

- La filière bois

La filière bois a aujourd'hui le vent en poupe : progrès dans la qualité des appareils de chauffage, ressource en croissance et compétitivité accrue par rapport au pétrole pour le chauffage en rural du fait de sa hausse. Les progrès attendus portent essentiellement sur une meilleure organisation dans la gestion d'une forêt régionale morcelée et dans la logistique d'approvisionnement.

- L'industrie

Le secteur industriel est généralement le premier pointé du doigt dès qu'il s'agit de pollution et de dégât sur l'environnement. Comme il dispose de grandes compétences techniques et d'une obligation de rigueur de gestion, il est aussi le plus réactif de tous les secteurs. L'industrie a de loin été le secteur économique à réduire le plus ses émissions depuis 15 ans. La mise en place de la directive européenne sur les quotas échangeables oriente ce secteur vers l'attribution d'une valeur au carbone émis, ce qui permet aux intérêts écologiques et économiques de progressivement converger.

En outre, en Poitou-Charentes, l'industrie est essentiellement manufacturière et agroalimentaire ; les secteurs les plus émetteurs de l'industrie lourde y sont peu représentés. C'est donc vers la recherche de méthodes et de mécanismes d'encouragement à destination notamment des PMI que le groupe consacré à l'industrie s'est focalisé.

✓ ***Les secteurs où s'expriment des volontés claires tout en rencontrant des obstacles***

D'autres secteurs se caractérisent par une motivation forte et une vision claire de la voie à suivre mais qui tranchent avec un état des lieux peu satisfaisant. En clair, l'essentiel est à faire, y compris la mise en place des instruments nécessaires.

- Les comportements individuels

La prise en compte du changement climatique induit une attente forte sur les comportements individuels. L'atelier qui a eu à traiter de cette question s'est exprimé dans le sens d'un réel volontarisme pour réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Néanmoins, un réel trouble subsiste du fait d'une grande distance entre le comportement réel constaté des personnes dont les pratiques de consommation n'ont guère évolué ces dernières années et les positions très affirmées de certains sur une nécessité de décroissance de certaines consommations. Si la direction indiquée est claire, la capacité à s'y engager tout en bénéficiant d'un réel plaisir de vivre et de confort va dépendre du progrès culturel sur la question climatique.

- L'éducation et la formation

Il est frappant que l'atelier ayant à travailler sur l'éducation et la formation ait embrassé un sujet bien plus vaste. Comme le précédent, il a largement abordé les questions de consommation ainsi que la cohérence d'ensemble de la société à travers en particulier l'exemplarité des collectivités locales. Il est en effet clair que le travail éducatif n'a guère de portée si il n'est pas en phase avec les signaux économiques -à commencer par la publicité-, et la morale publique portée par les responsables les plus proches, à savoir les élus locaux et les structures qu'ils dirigent. L'atelier a souligné la nécessaire mise en cohérence des outils de la formation initiale et professionnelle dans la prise en compte des questions concernant le climat.

- L'agriculture

Le secteur agricole présente des enjeux multiples : émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi de méthane, d'oxyde nitreux, fixation du carbone dans le sol. De plus, il figure parmi les principales victimes du changement climatique avec notamment ces années-ci, un grave stress hydrique. Confronté à de multiples enjeux environnementaux, souvent mis en accusation et frappé par de grandes difficultés économiques, ce secteur fait montre d'un évident sens des responsabilités. L'atelier a donc convergé avec un niveau élevé de compétence sur les réponses qui devront être apportées notamment à travers des pratiques culturales fixant davantage le carbone dans le sol, une réduction des labours profonds, une diminution des intrants azotés et un stockage accru de carbone dans la biomasse. Cette forte motivation contraste avec un contexte général où ce secteur se sent de moins en moins maître de son destin : concurrence internationale, politique agricole commune ou comportement des consommateurs.

- Les déchets

Une première phase de réduction des émissions par le secteur des déchets est apparue évidente : capter le méthane des décharges. Mais ensuite, la politique des déchets est à la croisée des chemins et peine à trouver un équilibre entre recyclage, valorisation énergétique et mise en décharge. Il a été souligné que la tendance impulsée par l'Union Européenne est de réduire la mise en décharge de la matière organique, ce qui d'ailleurs fut la base quelque peu oubliée de la loi de 1992 en France. Il en résultera la nécessité de développer la collecte sélective de la matière organique et la méthanisation. Ajoutons que l'accent est aussi porté dans la politique des déchets sur les comportements d'achat avec le souci de réduire la consommation d'emballages.

- La recherche

Les acteurs de la recherche sont bien évidemment habitués aux grands défis. Les acteurs régionaux de la recherche ont vite exprimé leur motivation. Mais ils se sont heurtés ensuite à trois types de difficultés : la dispersion relative des acteurs régionaux de la recherche, la difficulté d'avoir une vision globale de tous les enjeux de recherche et un lien encore insuffisant avec un tissu d'entreprises régionales constitué en grande partie de PME en Poitou-Charentes. L'atelier a pointé que l'association avec d'autres régions permettrait d'atteindre une masse critique.

La recherche est impliquée tant dans les technologies de maîtrise de l'énergie que dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre du côté de l'offre d'énergie, notamment à travers le développement des biocarburants. L'atelier a pointé l'utilité qu'aurait un outil fiscal permettant aux laboratoires de bénéficier de contributions des entreprises en contrepartie d'une implication de leur part pour répondre aux besoins d'innovation.



## ***Les secteurs dans l'expectative***

Dans une troisième catégorie de secteurs, les participants se sont interrogés tant sur les objectifs que sur les moyens.

- **Le logement et le tertiaire**

Les trois secteurs concernés par la gestion des bâtiments ont souligné sous des formes diverses de profondes difficultés. Ils se caractérisent par les contrastes suivants :

- De grands progrès ont été réalisés sur les consommations d'énergie et sur les émissions de gaz à effet de serre dans la construction neuve où de nouveaux progrès sont encore possibles dans les décennies qui viennent. En témoigne l'avance prise par d'autres pays ;
- Mais ces progrès dans le neuf contrastent avec l'absence de politique claire de réhabilitation thermique du patrimoine ancien au plan national ; il n'y a ni réglementation des performances à atteindre lors de réhabilitations, ni même de niveau minimaux de qualité des composants du bâtiment alors utilisés ;
- Des oppositions fortes divisent à ce sujet l'industrie du bâtiment, avec un engagement fort de la part des équipementiers (qui ont intérêt à la qualité) qui contraste avec l'attentisme de beaucoup d'entreprises de construction ; ceux-ci privilégient des coûts de construction minimaux quitte de fait à induire des dépenses de chauffage excessives ultérieurement pour les occupants ;
- La faiblesse des moyens des collectivités locales en France (pouvoir réglementaire faible, morcellement des compétences,...) rend difficile pour elles d'agir sur près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre (chauffage et production d'eau chaude sanitaire) ; il s'agit pourtant indubitablement des réductions d'émissions les plus importantes à réaliser et qui posent le moins de difficultés technologiques ;
- La faiblesse d'engagement de la France dans la valorisation des énergies renouvelables a été beaucoup regrettée ; elle s'explique à la fois par l'hostilité des grands opérateurs énergétiques et un désintérêt assez général des structures d'Etat ; toutefois ces dernières années, sous l'impulsion des acteurs locaux une volonté d'engagement s'exprime enfin et bénéficient de plus en plus d'un soutien financier de collectivités territoriales ;
- Un retard en termes d'innovation (éco-conception, solutions techniques innovantes) par rapport à d'autres pays (Allemagne, Suisse, Grande Bretagne) a été enfin souligné.

- **Les collectivités locales**

L'atelier consacré aux collectivités locales a été confronté aux mêmes questions.

Cet atelier a en outre consacré une grande partie de sa réflexion à l'urbanisme et à son impact sur la génération des déplacements.

Par ailleurs, il est clair que ce secteur du bâtiment est celui où dans les années qui viennent des progrès décisifs peuvent être faits. Une exigence additionnelle transforme bien sûr le paysage : la hausse des prix du pétrole et du gaz qui stimule un effort de qualité de construction pour réduire ensuite les charges de chauffage. De toutes les propositions de cet atelier, il ressort l'attente vis-à-vis d'une Région en position de chef d'orchestre d'une communication institutionnelle visant tous les secteurs concernés.



## ***Les secteurs à la croisée des chemins***

Le secteur des transports est confronté à une vive hausse de ses émissions :

- La pression d'une croissance continue des trafics induit non seulement une augmentation des émissions mais absorbe les progrès des autres secteurs ;
- Les acteurs du secteur des transports ressentent qu'ils sont au pied du mur, qu'une mutation est indispensable, mais l'Etat et les acteurs politiques sont gravement silencieux sur celle-ci, ce qui accroît le trouble des professionnels ;
- La raison profonde du silence assourdissant de l'Etat sur cet enjeu majeur découle parallèlement de son souci de sanctuariser sa fiscalité sur les carburants ;
- Les politiques des constructeurs automobiles consistent toujours à flatter les acquéreurs de voitures, les marges des constructeurs croissant avec la montée en gamme ;
- La politique de l'Etat continue de privilégier le financement des infrastructures routières ;
- Un soutien clair mais tardif s'exprime en faveur des biocarburants, poussé par un monde agricole qui cherche une diversification ;
- Les options stratégiques de long terme et les priorités de recherche restent complexes, chères et donc lointaines (véhicule électrique, véhicule hybride, pile à combustible à hydrogène, place du transport collectif...) ;
- Pour aggraver encore ce paysage général, soulignons que les acteurs des transports n'ont pas anticipé le renversement de conjoncture pétrolière ; ils n'ont pour le moins pas été aidés en cela par le secteur pétrolier avant tout soucieux de ses marges.

On le voit, il n'y a guère dans cette description de point positif qui vienne contrebalancer les autres. Les politiques publiques vont devoir marquer une priorité à ces secteurs dans les années qui viennent. Sans cela, les difficultés sociales s'accroîtront tandis que les émissions continueront à augmenter.

- **Le transport des personnes**

Ajoutons pour ce qui concerne le transport des personnes, des comportements individuels qui marquent toujours un profond décalage avec l'indispensable modération de la consommation de pétrole et d'émission de gaz à effet de serre : choix du véhicule à l'achat, comportement d'usage et addiction à la vitesse notamment chez les hommes.

L'augmentation des prix du pétrole a des effets sociaux graves ; elle pénalise les populations rurales et les ménages modestes poussés hors des centres-villes par les hauts prix des loyers.

Les politiques des collectivités locales ont été aussi pointées : effort insuffisant en direction des transports collectifs et surtout carence des politiques d'urbanisme pour maîtriser la mobilité (plus grande mixité des fonctions urbaines).

Le choc pétrolier va avoir pour effet de déplacer les lignes :

- Les ménages vont devoir en revenir à des véhicules plus adaptés à la réalité de leur usage ;
- Les constructeurs automobiles auront dès lors à refondre leurs gammes ; la question d'ouvrir une alternative au pétrole par le développement du véhicule électrique a fortement retenu l'attention dans une région particulièrement en avance sur ce sujet ;
- Les collectivités locales vont être sous pression pour renforcer les transports collectifs.

- **Le transport des marchandises**

Le débat sur le transport des marchandises a mis en lumière une série de points d'achoppement. Les difficultés additionnelles rencontrées sont :

- Une dépendance grave des petites entreprises de transport routier vis-à-vis des chargeurs et de la vive concurrence des transporteurs routiers étrangers ;
- Une faible compétitivité de la SNCF pour le transport des marchandises (endettement insurmontable de l'ensemble – RFF-SNCF, difficultés sociales internes, priorité accordée au transport des personnes plus rémunérateur).

Le choc pétrolier a sur le transport des marchandises des effets bien plus graves que sur le transport des personnes. Les entreprises du secteur ont peu la maîtrise de leurs tarifs tandis qu'elles sont directement frappées par les variations brusques des prix à la pompe.

Il en découle une tension très forte dans ce secteur ; la question de la réponse aux changements climatiques est totalement hors de portée pour un secteur sinistré sans un accompagnement public fort pour engager la mutation.

Une période de transition s'ouvre, au cours de laquelle la Région est encore une fois appelée à anticiper les évolutions nécessaires : mettre en relation les acteurs pour que les problèmes des chargeurs soient mieux connus et pour regrouper les flux, tarifier les grands axes routiers afin d'internaliser une partie des coûts du routier et soutenir le report modal de la route vers le fer.

Ajoutons également que les compétences institutionnelles des collectivités territoriales sont bien plus faibles dans ce domaine.

Comment répondre aux attentes fortes exprimées par les deux ateliers consacrées aux transports ? Là encore : organiser le débat. En effet, l'une des particularités les plus fortes du secteur des transports est l'excessive segmentation du secteur : par filière, par niveau territoriaux. Un rôle de facilitateur modeste, mais opiniâtre est vivement attendu de la part de la Région, car elle est le carrefour géographique où les acteurs peuvent se rencontrer.

### ✓ ***Un secteur à aborder : la question de la production électrique***

Le découpage des ateliers correspondant à des secteurs consommateurs, la question de l'électricité n'a pas été explicitement abordée pas plus que celle des modes de gestion des énergies de réseau. Bien qu'il s'agisse là d'un sujet plutôt national, une réflexion sur la production locale et les approches territoriales doit être menée.

Trois remarques peuvent être faites :

- Avec 75% de l'électricité produit par le nucléaire et 15% par l'hydraulique, la production électrique et donc par voie de conséquences, les usages de l'électricité émettent peu de gaz à effet de serre. Néanmoins, cette proportion pourrait baisser un peu d'ici 2020 ; un développement des énergies renouvelables est donc nécessaire pour l'éviter comme nous y invite la directive européenne qui fixe à la France de passer de 15% sa part d'électricité d'origine renouvelable à 21% d'ici 2010.
- En outre, la division par 4 des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050 ne peut être atteinte par davantage de nucléaire, la contribution de cette énergie étant déjà à son maximum en France.
- Une augmentation de la consommation d'électricité dans la plupart des usages non thermiques à la place de combustibles fossiles se traduit par des gains de rendement et permet de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, même si une part de cette électricité est produite à partir de combustibles fossiles. Une pénétration de l'électricité dans les transports est absolument indispensable pour libérer de la dépendance pétrolière et des dommages du changement climatique.

## 4 – Analyse par type d'intervention

---

Les réflexions des différents ateliers peuvent être aussi abordées en fonction des modes d'intervention. Certains instruments de politique publique ou de marché ont été souvent invoqués tandis que d'autres apparaissent moins sollicités.

### ✓ *L'amélioration des méthodes*

La demande a été générale pour une qualité d'élaboration des projets par des apports de méthode, de préparation de cahiers des charges, de hiérarchisation des impacts et des coûts entre solutions possibles. C'est la demande des ateliers dont le champ d'intervention est celui de la culture et du comportement. Les collectivités locales vont avoir à perfectionner leurs cahiers des charges pour leurs constructions, les entreprises pour le choix de leurs machines.

### ✓ *L'importance des instruments de mesure*

Tous les ateliers ont convergés sur la nécessité de disposer d'instruments de mesure. Ceux-ci existent depuis longtemps dans le domaine de l'énergie du fait des compteurs exigés par toute facturation. Il n'en est pas de même pour l'émission de gaz à effet de serre. Il faut donc généraliser les méthodes de calcul qui permettent de transposer ces consommations d'énergie en quantités de gaz carbonique ainsi que celles –et c'est plus difficile- des autres gaz à effet de serre. L'attente est forte. Comment en effet séparer l'essentiel de l'accessoire quand on ne peut compter ?

Bien sûr, il n'est pas possible de répondre à cette demande de comptage par une méthode unique. Le bilan carbone a été souvent évoqué pour les investissements industriels et les travaux sur les bâtiments. Mais deux cas posent plus de difficultés. Au niveau des ménages d'abord. Il faudra élaborer des méthodes simples mais sérieuses d'autodiagnostic pour les aider à élaborer un véritable bilan de leurs émissions et identifier les progrès possibles notamment dans le chauffage, la production d'eau chaude, l'électroménager et les transports. Au niveau, cette fois-ci, global d'un territoire, s'est exprimée la même demande : reconstituer les émissions de l'ensemble d'un territoire, en regroupant toutes ses activités. Les expérimentations actuellement engagées au plan national pour élaborer un bilan carbone territorial répondent à l'évidence aux attentes.

### ✓ *L'amélioration de la qualité des projets neufs*

La compréhension a été unanime que la qualité initiale des projets est décisive, le rattrapage ultérieur des erreurs coûtant toujours plus cher.

Cette question de la qualité des projets est d'autant plus importante que la durée de vie des équipements sera longue. Or, ce qui singularise les collectivités locales, c'est bien d'avoir à décider d'infrastructures et d'équipements dont la durée de vie sera le plus souvent égale à plusieurs générations sinon au siècle. Il faut à chaque décision de construction de bâtiment visualiser le fait qu'il vivra tout ce siècle, qu'il connaîtra les impacts du changement climatique et le déclin de toutes les ressources énergétiques à l'exception du charbon et bien sûr des énergies renouvelables.

Ainsi les différents ateliers investis dans la préparation du Livre Blanc ont été très attentifs à réunir les conditions d'une élévation du niveau de qualité des projets des collectivités locales, ce qui ramène aux enjeux évoqués plus haut de formation, d'amélioration des méthodes et de mesure des effets. Les services techniques des collectivités locales sont donc de plus en plus attentifs à peaufiner la qualité de leurs cahiers des charges. Les dépenses additionnelles de

conception trouveront vite leur amortissement dans un contexte énergétique caractérisé par un prix du pétrole qui ne pourra être inférieur à son cours actuel, la demande mondiale étant supérieure à l'offre d'une part, les capacités de production étant insuffisantes d'autre part (notamment du côté du raffinage).

## ✓ ***L'importance des soutiens financiers à l'innovation***

- L'octroi de subvention comme validation

De nombreux avis exprimés dans les ateliers ont rappelé que la demande de subvention correspond d'abord à une attente d'expression de soutien fort à un projet. Les débats ont dès lors peu porté sur le niveau des aides publiques.

Les discussions ont confirmé ce que l'on sait de la sociologie de l'innovation. Un porteur d'initiatives est toujours au départ minoritaire dans sa propre structure ; celle-ci est réticente à utiliser une solution nouvelle donc plus compliquée à mettre en œuvre et souvent comportant une part de risque. Le porteur d'initiatives a donc besoin pour obtenir une décision audacieuse de sa structure (des décideurs de l'entreprise ou de la collectivité locale) de passer des alliances externes. D'abord, pour valider la conception, c'est ce qui explique le succès des aides aux études y compris vers des structures ayant la capacité de les payer. Elles entraînent une validation des options des bureaux d'études par une ingénierie publique. Ensuite, pour l'engagement de l'investissement, le soutien par une collectivité publique, un ministère ou une agence porte un souhait, celui qu'au nom d'une vision de l'intérêt général le projet soit réalisé.

La demande de financement public est d'autant plus pressante que les acteurs se sentent faibles. Il est ainsi à noter que l'atelier consacré à l'industrie ne s'est pas focalisé sur des demandes de subventions mais a souhaité des récompenses non monétaires. Par contre, les demandes financières ont été multiples dans les ateliers consacrés au tertiaire, à l'éco-conception et aux collectivités locales, du fait de la multiplicité des obstacles à surmonter pour mener à bien un projet innovant.

## ✓ ***Les pistes d'intervention***

D'autres modes d'intervention possibles ont été peu prisés dans les ateliers.

- La planification via les Contrats de plan État-Région

Les débats ont porté sur la qualité des projets en délaissant toute planification autre que territoriale (plans d'urbanisme). Si cela découle logiquement de l'actuel dépérissement de la planification au niveau national, il est néanmoins vital pour conforter chacun devant une mutation d'une telle ampleur de lui donner de la visibilité dans le temps. La préparation du prochain Contrat de plan État-Région pourrait utilement se nourrir de la réflexion menée pour l'élaboration du Livre Blanc, l'un des axes portant sur l'élaboration d'un plan Climat territorial avec notamment une priorité transport.

- L'implication du secteur bancaire

Le monde bancaire a été ni présent ni évoqué. Il est probablement ressenti comme totalement à l'écart des enjeux et préoccupé par une rentabilité à court terme. Il y a là une réalité française où le secteur bancaire ne s'intéresse qu'aux signaux de court terme, ce qui d'ailleurs accroît inutilement sa prise de risque financière au lieu de la réduire ; exemple, la non prise en compte des dépenses de chauffage dans la capacité d'endettement des ménages, l'absence d'anticipation de la hausse des prix du pétrole, le désintérêt pour les énergies renouvelables et à l'inverse un soutien immodéré aux prêts pour acheter une voiture quelle soit sa gourmandise en carburant.

Le choc pétrolier change la donne. Les pouvoirs publics disposent d'un réel espace d'orientation du secteur bancaire vers l'efficacité énergétique et la valorisation des ressources renouvelables locales. Engager une concertation permettra d'avancer.

- L'investissement dans les mécanismes de Kyoto

Il existe en France une difficulté spécifique dans l'appropriation de la nouvelle génération d'outils d'intervention publique (dite de « cap and trade ») directement inspirée du protocole de Kyoto.

Elle allie :

- un pouvoir réglementaire public très dirigiste : fixer des maxima de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre sous peine d'amende à une échéance déterminée,
- la création d'un marché d'échange entre les entreprises en avance et celles en retard sur l'objectif créant de ce fait d'une valeur financière pénalisante de ces émissions.

Maintenant, la gamme des outils conçus sur ce modèle s'étend : quotas échangeables pour six branches industrielles couverte par la directive européenne quotas, les mécanismes de projets et surtout les certificats d'économie d'énergie de la Loi d'orientation sur l'énergie adoptée par le parlement en juillet 2005.

Ces outils nouveaux n'ont pas encore été pris en compte dans les ateliers.

✓

### ***Les attentes fortes***

Dans d'autres domaines, les ateliers ont eu tendance à privilégier certains modes d'action, au-delà peut-être de leurs possibilités.

- Une exigence de conditionnalité

Les ateliers se sont souvent exprimés par des demandes de conditionnalité, à savoir en demandant aux collectivités qui octroient des subventions de poser des conditions multiples vis-à-vis des bénéficiaires. Ces conditions la plupart du temps concernaient des comportements ou des attentes parfois non directement reliées au projet aidé.

Mais ce type d'intervention pose de réelles difficultés d'efficacité si la gestion de telles conditionnalités nécessite une administration trop lourde et encoure le risque d'arbitraire lorsque aucun contrôle réel de l'application n'est possible. Cette voie s'entend avec une sensibilisation et un accompagnement du personnel instructeur.

- Une taxation liée à la performance des équipements

D'autres propositions, marquent une préférence pour une baisse de taux de fiscalité plutôt qu'une attribution de subvention, dès lors qu'il y a une amélioration de performance énergétique ou réduction d'émission de CO<sub>2</sub>. Cela répond à la demande de réduction des prélèvements obligatoires. Mais, ce mode d'intervention a aussi une limite. Les spécialistes fiscaux rappellent régulièrement qu'une fiscalité n'est efficace et juste qu'à la condition qu'elle soit claire et simple. Du reste, la fixation des taux de TVA est maintenant de niveau communautaire et devient difficile à moduler, surtout quand elle vise des gammes d'équipements souvent renouvelées par les constructeurs, donc variant souvent. La seule fiscalité qui puisse être modulée est donc celle des accises, comme la TIPP et les autres taxes spécifiques sur l'énergie. Mais, cela n'est possible que si la modulation porte sur le produit directement concerné par la fiscalité. Exemple possible : un taux différencié de taxe à l'achat des voitures en fonction de leur consommation en litres/100 km. Une réflexion pourrait être menée sur les modulations de la fiscalité locale.

---

Bien évidemment, cet état des lieux ne résulte que de la production de trois séances de travail des ateliers. Davantage de temps aurait amené d'autres idées, des prises en compte plus larges. On est au début d'un long chemin. Ce qui importe, c'est cet élan positif d'acteurs clés dans la société que l'exercice de démocratie participative a démontré.