

## II. La lutte contre le changement climatique (articles 2 à 19)

**Article 2** : Rappel des **engagements internationaux et européens de la France en matière de lutte contre le changement climatique** : diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050.

Pour atteindre l'objectif du « Facteur 4 », les mesures nationales porteront sur la **baisse de la consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de l'énergie.**

L'Etat prendra en compte le coût des émissions de gaz à effet de serre dans les prix des biens et services (étiquetage, système d'échange des quotas d'émissions de gaz à effet de serre). Il étudiera la création d'une contribution « climat-énergie ». Par ailleurs la France soumettra à ses partenaires la mise en place d'un mécanisme d'ajustement aux frontières des importations provenant des pays qui refuseraient de contribuer à la réduction mondiale des gaz à effet de serre.

Les **articles 3 à 6** portent sur la **réduction des consommations d'énergie des bâtiments**. Le bâtiment étant le plus gros consommateur d'énergie en France avec 42,5 % de la consommation d'énergie finale et 23 % des émissions de gaz à effet de serre.

Pour parvenir au « facteur 4 », le projet de loi propose la fixation de normes de construction pour les bâtiments neufs, norme « basse consommation », (50 kwh/m<sup>2</sup>/an d'ici 2012 et dès 2010 pour les bâtiments publics et le secteur tertiaire et à énergie) puis, à partir de 2020, en énergie positive (produire plus d'énergie à partir de sources renouvelables qu'il ne consomme) ; la réduction des consommations d'énergie d'au moins 38 % d'ici 2020 avec la généralisation du diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments neufs (le DPE a été créé en 2006 et doit être fourni lors de la vente et la location) ; le lancement, avant 2020, d'un programme de rénovation de 800.000 logements sociaux et la mise en place d'incitations financières pour encourager la réalisation des travaux (des dispositions sont prévues dans le PJJFI 2009 tel que l'éco-prêt à taux zéro pour les travaux de rénovation thermique, le verdissement du dispositif TEPA sur la déduction des intérêts d'emprunts immobiliers...) ; le lancement d'un programme de formation et de qualification pour les professionnels du bâtiment (une concertation paritaire est en cours et des propositions sont attendues fin décembre 2008).

Les **articles 7 et 8** ont trait à l'**urbanisme**. Ils concernent l'implication des collectivités territoriales dans la politique d'aménagement durable avec l'obligation de définir des « plans climats énergie territoriaux » avant 2012 ; de prendre en compte les principes du développement durable dans les documents d'urbanisme (assurer l'équilibre entre l'urbain et le rural, préserver la biodiversité...) ; d'encourager la création d'éco-quartiers et de prendre également en compte les enjeux énergétiques et climatiques dans le droit de l'urbanisme.

Les **articles 9 à 15** concernent les **transports**. Le secteur des transports est, en effet, le principal émetteur de CO<sup>2</sup> avec 26,4 % des émissions totales de gaz à effet de serre (en 2006), en progression de 20 % depuis 1990. L'objectif est de réduire de 20 % les émissions de CO<sup>2</sup> d'ici 2020 pour les ramener à leur niveau de 1990.

Afin de respecter la logique du développement du transport multimodal, il n'est pas prévu de

création de nouvelles routes sauf en cas de sécurité, de congestion ou d'intérêt local.

En ce qui concerne le **transport de marchandises**, la priorité est donnée au développement du fluvial, du ferroviaire et du transport maritime, notamment du cabotage.

- Dans le domaine du fret ferroviaire, l'objectif est d'augmenter de 25 % la part du marché du fret non routier d'ici 2012.
- Les moyens consacrés à la rénovation du réseau ferroviaire seront accrus pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport au plan de rénovation établi sur la période 2006-2010.
- 3 autoroutes ferroviaires seront mises en place. Il s'agit des autoroutes ferroviaires Alpine ; Perpignan –Luxembourg et Atlantique.
- Le recours au transport combiné sera encouragé par l'Etat par le biais de compensations financières pour les opérateurs ferroviaires de proximité.
- La compétitivité des ports français sera renforcée. La loi du 4 juillet 2008 s'inscrit dans cette démarche.
- La création d'autoroutes de la mer sera encouragée (*sur la façade atlantique entre l'Espagne et la France et le Portugal ; sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Italie et l'Espagne et la façade de la mer du Nord*).
- La réalisation du canal Seine-Nord s'inscrit dans l'objectif de développement du transport fluvial et un plan d'aide à la batellerie pour la période « 2008-2012 », accepté par la commission européenne, sera mis en œuvre.
- Une taxe kilométrique sur les poids lourds sera, par ailleurs, mise en place dans le cadre du projet de loi de finances pour 2009.

S'agissant du **transport de voyageurs**, l'objectif est de favoriser le rail par rapport à la route et à l'avion. La politique des transports devra toutefois prendre en compte les besoins d'accessibilité des territoires, le développement économique, la réduction des inégalités, la réduction de la production de gaz à effet de serre et la préservation de l'environnement.

L'utilisation du transport aérien doit être réduite autant qu'il est possible et des alternatives au **transport aérien** doivent être proposées en développant les lignes à grande vitesse en France et en Europe, en améliorant la desserte TGV des aéroports ainsi qu'en encourageant la desserte des aéroports par les transports collectifs. La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports sera soutenue par l'Etat qui continuera à participer au financement des travaux d'insonorisation des constructions. Le rôle de l'ACNUSA sera renforcé en matière de transparence de l'information sur les nuisances aéroportuaires et de sanctions. La réduction des nuisances sonores en Ile de France est affirmée avec la mise en place de procédures d'atterrissages plus économes en CO2 et avec moins de nuisances. La France contribuera également à la mise en place d'un ciel unique européen. Les crédits de l'Etat en matière de recherche aéronautique seront intensifiés (*en augmentation de 50 millions d'euros en 2007, 104 millions d'euros en 2008 et 120 millions en 2009*). Enfin la France soutiendra l'adoption de la directive européenne incluant le transport aérien dans le système

d'échanges de permis d'émissions.

Les orientations en matière de **transport ferroviaire de voyageurs** portent, en particulier, sur la réalisation de la ligne LGV Perpignan-Figueras et de la branche Est de la ligne LGV Rhin-Rhône ; sur la réalisation de 2.000 kilomètres de LGV d'ici 2020 ; sur l'étude de 2.500 km supplémentaires à plus long terme. L'Etat contribuera au financement de ces investissements à hauteur de 16 milliards d'euros.

Pour le **transport en milieu urbain et périurbain**, le développement du co-voiturage et de l'auto-partage sera encouragé.

- S'agissant des transports collectifs en site propre, hors Ile de France, il est prévu d'atteindre 1.800 kilomètres de lignes nouvelles en 15 ans pour un coût estimé à 18 milliards d'euros. L'Etat participera au financement de ces nouveaux projets à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020 dont 500 millions d'euros sont réservés au plan « Espoir Banlieues ».

- En ce qui concerne les transports collectifs en Ile de France, la priorité est donnée à la desserte de banlieue à banlieue ; à l'amélioration de la ligne 13 ; au projet de prolongement d'Eole et au projet Métrophérique.

Les articles 14 et 15 modifient les articles 3 et 4 de la loi d'orientation des transports intérieurs (la LOTI)

Les **articles 16 à 19** portent sur **l'énergie**. Les objectifs : la réduction des consommations d'énergie et le développement d'une production d'énergie plus sobre et décarbonée.

Pour atteindre l'objectif de **réduction de la consommation d'énergie**, **l'article 16** propose la mise en œuvre de mesures visant à retirer du marché des produits les plus gros consommateurs d'énergie et à donner un prix écologique aux produits ; l'étiquetage des produits de grande consommation pour indiquer le coût en carbone ; l'extension du dispositif des certificats d'économies d'énergie créé par la loi de 2005 (*institution de nouveaux obligés tels que les fournisseurs de carburants*) ; orienter les sommes collectées au titre du livret de développement durable vers les projets des PME dans le développement durable ; l'interdiction des ampoules à incandescence (*Celles-ci consomment 4 à 5 fois plus d'énergie qu'une ampoule « basse consommation »*). *L'acquisition d'une lampe « basse consommation », plus chère à l'achat, apporte sur la durée de vie de l'ampoule un gain net de 90 euros par ménage*) ; la réalisation d'un bilan carbone pour les entreprises publiques et privées d'ici 2013 ou pour certaines à la fin 2010.

**L'article 17** porte sur **la diversification des sources d'énergie**. Bien que la France soit déjà le 1<sup>er</sup> producteur européen d'énergie renouvelable et qu'en 2007 la part des ENr a cru de 4,2%, des progressions sont encore possibles.

Le projet de loi fixe comme objectif d'atteindre 20 % d'énergie renouvelable sur la part totale de la consommation d'énergie d'ici 2020, soit un doublement par rapport à 2005 et une augmentation de 20 millions de tonnes équivalent pétrole pour arriver à 37 Mtep grâce, en particulier, au développement de la biomasse (qui *représente 1/3 du potentiel français pour atteindre les objectifs*

de 2020), de l'éolien, de la géothermie et du solaire photovoltaïque. Les objectifs de chaque filière seront précisés dans le cadre de la nouvelle programmation pluriannuelle des investissements (PPI). Cette PPI sera présentée au Parlement fin 2008 et un bilan sera réalisé en 2012.

L'effort de recherche doit également être accentué et les autres objectifs environnementaux respectés (prévention des atteintes aux paysages, gestion durable de la forêt, préservation de la biodiversité). Les régions se verront confier le soin de proposer des schémas régionaux d'énergies renouvelables. Un dispositif de soutien sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable.

**L'article 18** fixe la **stratégie en matière de biocarburants.** La priorité est donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de 2<sup>ème</sup> génération (produits à partir de plantes non comestibles)

**L'article 19** est consacré à la **recherche dans le domaine du développement durable** et les priorités sont clairement définies. Conformément aux engagements pris par le Président de la République l'Etat mobilisera, d'ici 2012, 1 milliard d'euros supplémentaire pour le développement durable. En outre, les moyens destinés à la recherche dans le domaine des technologies propres et de la prévention des atteintes à l'environnement devront atteindre le niveau des recherches sur le nucléaire civil. Le soutien aux démonstrateurs de nouvelles technologies de l'énergie comme, par exemple, le captage et le stockage du carbone est affirmé. Un fonds de soutien spécifique sera créé au sein de l'ADEME et doté de 400 Millions d'euros sur 4 ans.