Les dix ans d'Enviroconsult :

SRCAE, PCET, PPA, ZAPA, Bilan GES… Stratégies Carbone, Climat, Air et Énergie : quelles perspectives et quelles actions pour les entreprises et les territoires ?

Isabelle ROUSSEL(1)

La société Enviroconsult, pour fêter son dixième anniversaire, a eu la bonne idée de profiter de cette occasion pour réunir un grand nombre de partenaires avec lesquels ce bureau d'études a eu l'occasion de travailler au cours des dix années écoulées. Ce séminaire, accueilli par le réseau des entreprises pour l'environnement dans le cadre provençal du parc aixois Savoie-Méditerranée, a pu, accompagné par le chant des cigales, donner aux uns et aux autres, un temps de réflexion partagée à un moment où l'approche de l'été desserre la tension des échéances à tenir.

Olivier Decherf, le P.-D.G. d'Enviroconsult, a rappelé l'investissement d'Enviroconsult dans le domaine de la qualité de l'air, souvent le parent pauvre des politiques publiques ; domaine qui a pu, pendant un temps, être masqué par la découverte des enjeux liés au changement climatique focalisant toute l'attention. Cette éclipse est sans doute moins vraie actuellement puisque les enjeux sanitaires liés aux polluants atmosphériques restent présents. Les politiques publiques liées à la qualité de l'air et au changement climatique ont beaucoup évolué, elles ont quitté le champ industriel pour investir les politiques urbaines voire même agricoles, elles sont très liées aux questions énergétiques puisque la combustion sous ses différentes formes est la source des principaux polluants et gaz à effet de serre. Or l'énergie, pilier de la prospérité du XXe siècle, est un champ d'innovation potentiel pour trouver des solutions pour maîtriser les pollutions et le changement climatique.

Ces politiques environnementales sont territorialisées à l'image du SRCAE qui a pour ambition de fixer pour chaque région quelles sont les solutions possibles pour répondre aux objectifs européens : accéder à 20 % d'énergie renouvelable en 2020 et à une diminution d'un facteur 4 en 2050. Ces politiques territoriales, encore balbutiantes pour l'air, font dire à Serge Rochepeau, P.-D.G. d'ASCONIT, que les acteurs de l'air en sont au stade que les politiques de l'eau ont connu dans les années 1990 avec les SDAGE et les SAGE. Ce décalage dans le temps s'explique par la lente décentralisation de l'air qui reste une compétence de l'État en raison de la sécurité sanitaire, alors que tous les leviers préventifs sont entre les mains des collectivités locales : transports en commun, maîtrise de l'espace, urbanisme et logement. Pour mettre en œuvre des politiques locales sur l'air et le climat, les élus peuvent mobiliser l'équipe d'Enviroconsult éthique, atypique et sympathique.

Une table ronde a permis de débattre sur les SRCAE en s'appuyant sur les exemples accompagnés par Enviroconsult, c'est-à-dire l'Ile-de-France, PACA, Languedoc et Rhône-Alpes. Les différents intervenants se sont interrogés sur l'intégration des différentes problématiques, sur la méthode utilisée, sur la gouvernance et sur les modalités de suivi préconisées. Ces chantiers se sont ouverts sans respecter une méthodologie bien précise et sans avoir défini des indicateurs pour faciliter l'évaluation qui a lieu tous les cinq ans. La nouvelle génération de SRCAE devra être mieux préparée. En particulier en disposant d'outils économiques permettant un chiffrage des actions proposées, alors que les SRCAE actuels ont travaillé sans aucun ancrage économique. De manière générale, les SRCAE ont obéi avant tout à un objectif climatique. Le volet air a certes été traité mais on peut déplorer l'absence de l'air intérieur qui discrédite une approche par l'exposition des individus. La relation air/climat a été peu travaillée, les schémas régionaux ont vérifié l'absence d'antagonismes majeurs sans explorer plus avant les synergies possibles par exemple à travers une focalisation sur le *black carbon.*

Plusieurs difficultés ont été soulignées : la faiblesse des réflexions sur l'adaptation, sujet plus déconcertant et rendu plus difficile par les négociations internationales qui ont surtout engagé les pays du Nord à réduire leurs émissions. Les notions de vulnérabilité et de résilience n'ont pas été explorées avec toute la pertinence voulue. Une autre difficulté a consisté à vouloir respecter un objectif national. Par exemple, la

(1) Directrice de la revue – 10, rue P. Brossolette – 94270 La Kremlin-Bicêtre – Isabelle.roussel@appa.asso.fr

région Nord-Pas-de-Calais a contourné cet obstacle en affichant une volonté de raisonner en termes d'effort à faire là où c'est possible en laissant le soin à d'autres régions d'afficher des efforts plus importants dans d'autres secteurs.

La question du suivi et de la mise en œuvre reste posée. La démarche classique qui consiste à mettre en place un plan de communication pour montrer aux élus locaux le chemin qu'ils doivent parcourir, a montré ses limites. Elle risque de butter sur deux obstacles, celui de la dissymétrie des savoirs lorsque le technicien montre à l'élu comment il doit faire sans prendre en considération les spécificités de son territoire et les obstacles sur lesquels il risque de buter. L'autre limite consiste à croire que la connaissance engendre automatiquement l'action, alors que des aspects beaucoup plus irrationnels interviennent.

Une autre table ronde a ouvert le débat sur des programmes d'action plus opérationnels : PPA, PCET, ZAPA. D'après la loi Grenelle qui impose la réalisation de PCET aux agglomérations de plus de 50 000 habitants, 450 collectivités devraient être concernées. Or, d'après le site de l'ADEME, 220 seulement ont entrepris la démarche. Les PPA concernent 25 agglomérations, eux seuls sont examinés par l'U.E. dans le cadre des négociations françaises sur le contentieux ayant les particules pour objet. Il s'agit, le plus souvent, d'une deuxième génération de PPA, mais force est de constater que les progrès effectués entre ces deux générations sont faibles à l'exception du domaine industriel qui traduit souvent une désindustrialisation.

À l'exception de quelques mesures incitatives sur la biomasse, les liens entre les PCET et les PPA sont faibles, ce qui traduit le manque d'appropriation des plans développés par l'État par les collectivités locales.

Peu de collectivités ont ajouté un volet air à leur PCET. L'exemple de Grenoble est d'autant plus intéressant. Il est l'illustration de l'influence d'un élu qui, depuis de nombreuses années, travaille à la cohérence des outils territoriaux dans le domaine de l'environnement. 60 entreprises et collectivités adhèrent à ce Plan Climat en signant une charte d'engagement avec des objectifs chiffrés. Les résultats ne sont pas toujours au rendez-vous car le milieu économique est peu impliqué. Néanmoins, l'intégration air/climat permet d'éviter les antagonismes, par exemple sur la question du chauffage au bois particulièrement prégnante dans la région grenobloise. La contradiction entre densité et exposition est aussi soulignée avec également la tentation de construire à proximité des axes routiers pour faciliter le couple ville/mobilité, mais c'est au détriment de la santé puisque les études épidémiologiques récentes montrent un excès de risque sanitaire pour les populations installées à proximité des axes routiers.

Pour ces politiques locales, les AASQA sont des acteurs incontournables car elles construisent de l'information et peuvent offrir des indicateurs de suivi pour évaluer la pertinence d'une action. Mais l'expertise offerte peut être encore développée dans l'identification des manques et donc dans la configuration des actions à entreprendre. Il s'agit non seulement de mettre des outils à la disposition des collectivités mais d'accompagner les politiques en sachant que la décision est de plus en plus partagée au sein d'une gouvernance encore difficile à construire.

Plusieurs acteurs des ZAPA étaient réunis à la veille du dépôt des candidatures à la suite d'études de faisabilité soutenues par l'ADEME. Même les collectivités les plus avancées comme Grenoble ont demandé un report des délais. Ce dispositif concerne une action qui consiste à interdire l'accès des véhicules les plus polluants au centre-ville. Le mode de contrôle de cet accès devrait être uniformisé et pris en charge par l'État. En revanche, les réticences liées à l'injustice environnementale ne sont pas fondées puisque 59 % des habitants de l'agglomération grenobloise sont favorables à la mise en œuvre d'un tel dispositif qui ne peut que se traduire par une amélioration de la santé des habitants. La mairie d'Avignon insiste sur les difficultés techniques liées aux questions de partage des compétences entre les communes et l'agglomération. Quant aux représentants de l'agglomération aixoise, ils considèrent que quelle que soit l'issue du dispositif, sa mise en œuvre aura suscité un débat très médiatisé sur la qualité de l'air qui était souvent passé sous silence. Avant même que la phase de concertation ait été amorcée, de nombreux volontaires demandent à siéger autour de la table et à participer aux débats dont la presse locale s'est faite l'écho.

Une troisième table ronde a mis l'accent sur les problèmes économiques avec la présentation de l'exemple du SAN Ouest Provence, entité de 100 000 habitants qui compte deux fois plus d'emplois salariés que la moyenne nationale. 90 % des ressources du territoire proviennent de l'industrie dont les habitants vivent tout en supportant les nuisances et les effets délétères.

Ce territoire s'est constitué autour de l'incinérateur de Fos qui a suscité la mise en œuvre du plan « Aigrette » pour faire un état « zéro » de l'environnement avec la création d'un institut écocitoyen de surveillance de la pollution qui a commencé par réaliser une cartographie des friches et des sols pollués. L'objectif consiste à capitaliser des connaissances pour que les opportunités économiques de cette zone portuaire soient vécues comme des atouts et non comme des contraintes. Parmi ces atouts, des possibilités de captage du CO_2 sont expérimentées pour que des établissements industriels, gros émetteurs de gaz à effet de serre, puissent s'installer. Des projets d'économie circulaire sont en train de s'élaborer à partir du terminal méthanier qui détient un fort capital frigorifique susceptible de refroidir l'eau et d'alimenter une industrie qui utilise du froid.

Le territoire a pour ambition d'aiguillonner les entreprises avec une vision économique forte que les SRAEC ne proposent pas.

Enfin, la dernière table ronde a rendu compte de Rio+20 à travers les propos d'Olivier Decherf et de

Cécile Martin-Phipps de l'ADEME International qui ont fait part de leurs impressions à leur retour de Rio. D'après Olivier Decherf, cette manifestation était l'expression de la société civile. Rio+20 est le sommet de la terre, manifestation tout à fait différente de Copenhague qui s'intégrait dans un ensemble de négociations annuelles sur le climat. Le sommet de la Terre n'a lieu que tous les dix ans, il mobilise les populations autour du thème : *« The future we want ».*

Le *Global Compact* onusien avait réuni 2 500 P.-D.G. pour débattre des bonnes pratiques du RSE… Il est temps d'entraîner les entreprises françaises dans de grands projets « verts » sur les déchets ou l'eau. Le temps du *greenwashing* est derrière nous ! Les institutions et les entreprises détiennent les clés de la réussite que la diversité des attentes des États a du mal à intégrer.

Les négociations sur le changement climatique ne font qu'illustrer les blocages géopolitiques actuels et les tensions mondiales. Les contributions pour le texte final s'étaient accumulées depuis 2009, elles émanaient de 193 États car les contributions individuelles qui avaient été recueillies n'ont pas été prises en compte. Certes, ce texte final est laborieux et peu innovant mais cependant, les négociateurs ont rajeuni, ils incarnent une nouvelle génération très déterminée.

La France a beaucoup investi dans cette démarche car il s'agit d'inventer l'avenir dans un contexte de crise en s'appuyant sur les principes du développement durable qui s'incarnent dans l'économie verte.

La question d'une gouvernance mondiale de l'environnement est posée car l'environnement est éclaté au sein de 500 conventions internationales.

Le territoire et le local représentent une autre clé de compréhension de ce rassemblement qui est celui des régions du monde.

L'implication des pays émergents est un point fort de cette manifestation ; ces pays ont été quelque peu exaspérés par l'Europe qui voulait être chef de file dans l'exemplarité des bonnes pratiques. Mais il faut se féliciter des engagements du Brésil qui veut réduire de 80 % la déforestation.

Ce tour d'horizon très varié montre combien le temps d'une réflexion décalée par rapport aux actions toujours menées dans l'urgence, s'impose dans le secteur de l'environnement qui suppose la confrontation entre de nombreuses pratiques internationales pour suggérer de bonnes orientations qui, dans ce domaine dans lequel le pragmatisme est le règle, sont continuellement à remettre dans la perspective des orientations décisives et nouvelles qui caractérisent ce secteur. Merci à Enviroconsult d'avoir pris ce temps et de l'avoir partagé.

FICHE LIBRAIRIE

Septentrion
PRESSES UNIVERSITAIRES

Presses Universitaires du Septentrion
téléphone : 03 20 41 66 60 – fax : 03 20 41 66 90

AVRIL 2011

9 782757 402139

22 €

Sciences politiques

Eco-fiscalité et transport durable : entre prime et taxe ?

Frère Séverine, Scarwell Helga-Jane (éds)

*Collection : **Environnement et société***

15 tableaux et graphiques

Tirage : 800

Code Sodis : F112738

ISBN 978-2-7574-0213-9

16 × 24 = 288 p.

Directrices d'ouvrage	Helga-Jane Scarwell, professeur des universités à l'USTL (Lille 1) (Sciences politiques, droit, aménagement et urbanisme). – *carwell H.-J., Roussel I. (eds), 2010 Changement climatique : quand le climat nous pousse à changer d'ère, Lille, P. U. du Septentrion ;* – *carwell H.J., Kergomard C., Laganier R.(eds), 2008, Environnement et gouvernance des territoires. Enjeux, expériences, et perspectives en région Nord-Pas-de Calais, Lille, P U. du Septentrion.* Séverine Frère, maître de conférences à l'université du Littoral Côte d'Opale (Laboratoire TVES). – *Frère S., 2006, « Concertation et décision dans les dispositifs de planification de la Loi sur l'Air (1996) Études dans le Nord-Pas-de-Calais », Pollution Atmosphérique, n° 188, p. 483-486.* – *Frère (S.), Richer (C.), 2006, « Le rôle des politiques de transports publics dans la structuration intercommunale du Valenciennois », Recherche Transports Sécurité, n° 92, juillet-septembre 2006, p. 245-261.*
Résumé	À l'heure où les discours se multiplient sur le bilan carbone et les plans climat, l'usage massif et croissant de la voiture dans les grandes agglomérations apparaît largement remis en cause notamment au regard des impacts générés à la fois sur l'environnement, par les pollutions sonore et atmosphérique, et sur l'occupation des sols, par le phénomène d'étalement urbain et l'emprise spatiale des infrastructures, ainsi que l'encombrement des espaces urbains. Cela pose également des questions en termes de coût engendré par ce mode de déplacement. Pourtant, malgré cette remise en cause de la prépondérance de la voiture comme mode de transport, il n'est pas tant question aujourd'hui de bannir la voiture que de penser son usage différemment, autour de modalités plus souples et modérées, permettant notamment de découpler la possession et l'utilisation de l'automobile.
Public concerné	Étudiants, Collectivités territoriales, Associations, Élus, Universitaires.
Rayon librairie	Développement durable.
Concurrence	Oui, si on considère que de nombreux ouvrages ont été publiés sur la taxe carbone suite à son abandon en France. Non, si on prend en compte l'approche pluridisciplinaire et comparative de l'ouvrage.
Renseignements complémentaires	– L'intérêt de l'ouvrage et ses points forts Les politiques publiques locales de transport et déplacements n'ont pas suffi jusqu'à présent pour enrayer le développement de la motorisation et de l'usage automobile dans les espaces périphériques, accroissant ainsi les différences de mobilité entre les zones centrales urbaines et les espaces périurbains. D'autres leviers peuvent alors être envisagés. On examinera d'abord ceux reposant sur des changements de comportements individuels permettant des transferts modaux de la voiture vers d'autres modes en s'intéressant aux différents facteurs permettant ces changements de pratiques modales. Puis les leviers reposant sur de nouveaux usages de l'automobile seront présentés, avec des solutions alternatives comme le transport à la demande utilisé dans les zones peu denses. On s'intéressera surtout au levier que constitue la fiscalité verte appliquée aux transports et plus spécifiquement à la voiture. Ce qu'on appelle les écotaxes prennent aujourd'hui des formes aussi diverses que le bonus/malus, l'écovignette ou les permis d'émission. On trouve également une autre forme avec les péages urbains tantôt déclinés en péage de zone ou d'infrastructure. Enfin entrent également dans la catégorie des écotaxes appliquées aux transports les compensations volontaires. – Liste des contributeurs avec leur lieu d'enseignement (ou de recherche) • FRERE Séverine, maître de conférences à l'université du Littoral Côte d'Opale (Laboratoire TVES). • ROCCI Anaïs, chargée d'études et de recherches chez 6T-Bureau de recherche. Elle a un doctorat en sciences sociales, Paris 5 René Descartes, Sorbonne. • RAUX Charles, chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports (CNRS-université de Lyon-ENTPE). • LEJOUX Patricia, chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports (CNRS-Université de Lyon-ENTPE). • LEMOINE Caroline, ingénieure spécialisée en transports urbains. Actuellement en poste à la Banque Européenne d'Investissements, elle a travaillé précédemment à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France. • ROUSSEL Isabelle, professeure émérite à l'université de Lille 1 (Laboratoire TVES) et également vice-présidente de l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA). • CASTEX Elodie, maître de conférences à l'université de Lille 1 (Laboratoire TVES). • SZUBA Mathilde, doctorante en sociologie au CETCOPRA (Paris 1), chargée de cours à l'Institut d'Études Politiques de Lille. • SCARWELL Helga-Jane, professeure des universités à l'université de Lille 1 (Laboratoire TVES).