

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>13466</b>	De <b>Mme Cécile Muschotti</b> ( La République en Marche - Var )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > climat	<b>Tête d'analyse</b> > Changement climatique	<b>Analyse</b> > Changement climatique.
Question publiée au JO le : <b>23/10/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/11/2018</b> page : <b>10312</b>		

### Texte de la question

Mme Cécile Muschotti interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences du changement climatique pour les Français. Le Groupement d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit que le seuil de 1,5 ° C sera franchi entre 2030 et 2052. Plusieurs conséquences sont maintenant connues dont une augmentation de +3 % de la température, une hausse de 26 cm à 77 cm du niveau de la mer et des pertes considérables en matière de biodiversité, sans parler des réfugiés climatiques des territoires submergés. Cette génération ne pourra pas dire qu'elle ne savait pas, d'autant plus que l'intensité des catastrophes naturelles dans le monde ne cesse d'augmenter. La France et de nombreuses villes ont déjà souscrit à des mesures fortes de précaution et ont engagé des changements profonds de politique pour limiter la hausse du réchauffement à 1,5 ° C. La métropole toulonnaise est très exposée par son climat et par sa façade maritime. Pourtant, elle affiche un retard considérable tant en matière de gestion du foncier, des modes de transport, d'isolation des bâtiments, de gestion des déchets, de plan alimentaire, de circuits courts et de transition énergétique. Il est pourtant de la responsabilité des élus d'anticiper pour préserver la sécurité des citoyens face à cette menace considérable. Il lui demande comment il envisage de faire face à une augmentation du niveau de la mer prévisible dans 12 ans sur les côtes. Il souhaite savoir comment le Gouvernement envisage de réduire l'impact carbone des déplacements dans les mêmes délais et le remercie de lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre dans ce sens.

### Texte de la réponse

Le groupe intergouvernemental d'experts sur le changement climatique (GIEC) a publié le 8 octobre dernier son rapport spécial sur « les impacts d'un réchauffement climatique global de 1,5 ° C par rapport à 2 ° C et les trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre à suivre pour limiter le réchauffement à 1,5 ° C » dans le cadre plus général du développement durable et de l'éradication de la pauvreté. Les constats du GIEC sont sans équivoque : le climat mondial s'est déjà réchauffé d'un degré environ en moyenne par rapport à l'ère pré-industrielle, mais il est encore possible de limiter cette hausse à 1,5 ° C et de limiter les dégâts pour l'homme et son environnement que le rapport du GIEC décrit en détail : recrudescence et intensification des événements climatiques extrêmes, hausse du niveau des mers, fonte des glaces, raréfaction des ressources en eau, diminution de la production agricole, accentuation des menaces sur la biodiversité terrestre et marine, atteintes à la santé, pertes économiques, accroissement de la pauvreté. Les différentes options possibles pour ne pas dépasser 1,5 ° C nécessiteront des transformations radicales dans tous les secteurs de la société et dans le monde entier. La rapidité avec laquelle elles doivent être mises en œuvre est essentielle pour atteindre cet objectif si on ne veut pas imposer aux générations futures la mise en œuvre de techniques d'extraction du CO2 atmosphérique coûteuses, risquées et potentiellement

dangereuses. Après plusieurs années de stabilisation, les émissions mondiales sont reparties à la hausse ces deux dernières années. Il faut inverser cette tendance de toute urgence en renforçant l'action climatique dans tous les pays. L'Union européenne doit contribuer à cette dynamique collective. La France souhaite qu'elle révisé à la hausse l'ambition de sa contribution à l'accord de Paris, et qu'elle adopte une stratégie de long terme qui vise la neutralité carbone en 2050. Nous devons également renforcer nos propres efforts. Le Gouvernement s'y est engagé l'année dernière au travers d'un plan climat qui renforce l'ambition de la France, notamment avec un objectif de neutralité carbone en 2050. Cet objectif est intégré dans la révision en cours de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), conjointement à la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie de la métropole. L'atteinte de la neutralité carbone physique à l'échelle nationale implique d'accentuer fortement la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'un « facteur 4 » à un facteur 7 à 8. La SNBC décrit la feuille de route de la France pour y parvenir. Une très grande partie des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, de la construction et du logement, des transports, de l'économie circulaire, de l'agriculture et de la sylviculture vont être réinterrogées par l'objectif de neutralité carbone, en particulier les stratégies d'aménagement du territoire qui conditionnent notamment la préservation du puits de carbone et l'évolution du besoin de transport. Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre à l'échelle nationale et ses émissions, en augmentation, sont responsables, avec celles du secteur du bâtiment, du dépassement du premier budget carbone. L'objectif de neutralité carbone impose de mobiliser conjointement les cinq leviers suivants, applicables au transport de voyageurs comme au transport de marchandises : - décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules et adaptation des infrastructures associées ; - performance énergétique des véhicules ; - maîtrise de la croissance de la demande ; - report modal (pour le transport de voyageurs et de marchandises) vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs ; - optimisation de l'utilisation des véhicules. L'ampleur de l'enjeu implique un changement d'échelle rapide dans l'action collective. Le plan climat fixe un objectif de fin de vente des véhicules émetteurs de gaz à effet de serre en 2040. Les assises de la mobilité, qui se sont tenues de septembre à décembre 2017, ont permis de préparer l'avenir de la mobilité en France. Les conclusions des assises de la mobilité proposent plusieurs mesures à fort impact, visant à soutenir le développement des filières de véhicules électriques et de carburants alternatifs (aides à l'achat, mesures de développement des infrastructures de recharge) et à valoriser l'usage de ces véhicules au travers des mesures de restriction de la circulation. Les assises ont également recommandé d'accompagner l'essor des modes partagés et les mobilités actives (notamment avec le plan vélo). Concernant le transport de marchandises, le volet « fret » vise des réductions d'émissions ambitieuses au travers de différents leviers, dont un report modal plus prononcé. Le projet de loi sur l'orientation des mobilités, qui sera prochainement publié, intégrera ces recommandations. Enfin, les évolutions du secteur en termes de demande de mobilité et de choix modaux sont guidés en grande partie par l'action des collectivités au travers des politiques territoriales d'aménagement et de planification, des politiques d'accompagnement des nouvelles mobilités, des politiques de soutien aux modes de déplacements alternatifs actifs et collectifs et au développement des filières alternatives, et des mesures de gestion des trafics à l'échelle des territoires. Si les actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont incontournables pour limiter l'aggravation du changement climatique, ses effets se font déjà sentir sur le territoire national et vont s'amplifier. Axe 19 du plan climat, le deuxième plan national d'adaptation au changement climatique en cours de finalisation prévoit un ensemble de mesures pour préparer la France aux impacts que les émissions passées de gaz à effet de serre rendent désormais inéluctables, notamment la recomposition spatiale du littoral à des échelles de territoire pertinentes en prenant en compte les évolutions du trait de côte et des risques littoraux, dans le cadre de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte. Le rapport spécial du GIEC sur les océans, qui sortira en septembre 2019, fournira un état des lieux des connaissances en termes d'élévation attendue du niveau des mers du fait du réchauffement climatique. Le cas échéant, les référentiels français pourront être mis à jour. Une étude du programme des nations unies pour l'environnement (PNUE) de 2015 indique que 70 % des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) se décident et sont réalisées par le niveau local. Cette proportion est encore plus forte pour l'adaptation au changement climatique. L'engagement conjoint à l'ensemble des échelles territoriales est donc nécessaire pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C et s'y adapter. Pour coordonner l'action territoriale sur le climat, la loi de transition énergétique pour la croissance verte de juillet 2015 a créé les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), qui permettent de coordonner les actions de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air à l'échelle des



territoires et qui inscrit la planification climat-air-énergie à un échelon représentatif des enjeux de mobilité et d'activité (bassin de vie et bassin d'emploi). Après l'adoption de leur PCAET, les établissements publics de coopération intercommunale deviennent coordinateurs de la transition énergétique (article L. 2224-34 du code général des collectivités territoriales). Au-delà des actions conséquentes qu'elles peuvent mener par le biais de leurs compétences propres, les collectivités ont également un rôle de fédérateur de l'ensemble des acteurs du territoire sur les sujets climat-air-énergie.