



Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

Groupe de Travail 4

Le Limousin face aux enjeux climatiques et énergétiques : quelles conséquences des mutations énergétiques et climatiques planétaires sur la société limousine ?

Compte-rendu de la réunion 4 du 17 avril 2007

Ordre du jour de la réunion :

La présente réunion est centrée sur l'enrichissement des trois hypothèses formulées au cours des précédentes réunions du groupe de travail. Plus particulièrement, la réunion s'est déroulée selon les temps suivants :

- Introduction
- Intervention de l'ADEME sur les objectifs en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES) pour 2027
- Rappel des hypothèses du groupe et présentation de la méthodologie
- Travail en sous groupes : identification d'enjeux et priorisation (marges de manœuvre et importance)
- Restitution et débat

Introduction

Cette quatrième réunion, la dernière de la phase prospective, vise à préparer la définition des orientations stratégiques de la Charte du Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire (SRADDT).

A partir des hypothèses consolidées lors de la précédente rencontre, le groupe devra :

- identifier un certain nombre d'enjeux,
- leur donner un degré d'importance au regard du développement durable du Limousin ;
- identifier les marges de manœuvre des acteurs limousins, en précisant les leviers d'action à disposition de ces acteurs.

La synthèse des hypothèses des 5 groupes va conduire à l'élaboration de plusieurs scénarios, qui seront complétés par les résultats de cet exercice. Elus et décideurs disposeront ainsi du résultat de l'ensemble des travaux, qui pourront contribuer à la définition des grandes orientations de la Charte.

Cette réunion est donc la dernière de la phase prospective ; elle marque une conclusion provisoire des travaux de concertation de ce groupe de travail.

Mais la Région dans le cadre de l'élaboration de son Plan Climat va poursuivre les échanges avec les partenaires sur la problématique du changement climatique. De plus, elle va engager la participation des citoyens dans le cadre d'une conférence de citoyens¹ sur le changement climatique. Cette conférence aura lieu entre fin mai et fin juin.

¹ Conférence de citoyens : Forme de débat participatif qui permet de recueillir l'avis de citoyens non experts sur des sujets faisant débat dans la société. Ils formulent leur avis après un temps de formation et après avoir rencontré des experts d'horizons différents. .

Intervention de l'ADEME sur les objectifs en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES) pour 2027

La présentation de l'ADEME par M. Lauliac est issue d'un diaporama présentant les attentes au bureau d'étude retenu pour accompagner la Région et ses partenaires dans l'élaboration du Plan Climat Régional.

Les points suivants sont ressortis suite aux questions du groupe de travail :

- Les données relatives à la part de l'agriculture ne comprennent pas les émissions relatives à l'élevage, mais uniquement celles issues des consommations.
- En Limousin le facteur 4 pourrait être atteint si l'utilisation, pour le chauffage, des énergies fossiles (fioul, propane, gaz) disparaissait, et si les émissions de gaz à effet de serre (GES) liés à la mobilité étaient divisées par 2. Pour ce faire, le recours à l'électricité devrait augmenter. Aussi, il est nécessaire de prévoir l'augmentation de la capacité du réseau. Celle-ci n'étant pas illimitée, il semble prudent de se donner comme objectif pour 2050 de limiter la consommation d'électricité (par exemple à 30 %). Le bois, bien que mal exploité aujourd'hui (ce qui explique les difficultés à manier les chiffres du bois énergie) et avec un fort potentiel, ne semble pas pouvoir répondre aux demandes du chauffage à hauteur de plus de 18%. La réduction par 2 des consommations énergétiques pour le chauffage est, elle, tout à fait possible, le RT 2005 va d'ailleurs dans ce sens. Les projections devront également prendre en compte l'augmentation prévisible de la population.
- Les efforts sur la diminution des consommations seront différents entre zones urbaines et rurales : il peut être envisagé de demander aux zones urbaines de faire plus d'efforts. En effet, il est, par exemple, plus facile de mettre en place des transports en commun efficaces en zone urbaine qu'en zone rurale. Le rural pourra alors compenser en accueillant par exemple l'étendage des boues urbaines. De tels partenariats seront sûrement à développer.
- On constate entre 1990 et 2007 en terme de chauffage une baisse des émissions du fait de l'amélioration de la qualité « technologique », mais cette baisse est compensée par la hausse globale des consommations (de l'efficacité mais pas de sobriété).

Ces premiers éléments chiffrés et de projection seront affinés dans le cadre de l'étude menée actuellement pour le Plan Climat Régional (PCR).

Pour plus d'information, vous pouvez vous reporter au diaporama à l'annexe 2.

1. Rappel des hypothèses du groupe

Le groupe a élaboré trois hypothèses dont les principaux axes, les éléments prospectifs et les effets sur le Limousin selon les différentes composantes, sont rappelés ci-après.

- Hypothèse 1 : L'insouciance environnementale

Malgré quelques inquiétudes quant à l'avenir des ressources énergétiques, le Limousin et ses habitants n'ont pas procédé à une remise en cause de leurs habitudes et de leur mode de développement. De beaux paysages, un environnement préservée grâce à la faible densité de population, une crise énergétique qui ne s'est pas déclenchée : les limousins n'ont pas cru bon devoir modifier leurs habitudes. L'étalement urbain s'est poursuivi ; l'utilisation de l'automobile a limité la réduction de la consommation d'énergie.

Éléments de prospective	Composantes des hypothèses	Effets sur le Limousin
"L'exode urbain l'emporte désormais sur l'exode rural, les campagnes françaises n'ont jamais été autant « désirées »" " Dans les nouvelles logiques migratoires, les régions les moins productives sont souvent les plus favorisées" (P. PERRIER-CORNET)	Maintien de l'attractivité résidentielle de la région	Poursuite tendancielle de la hausse du trafic automobile
Selon le CGPC, les possibilités d'évolution des coûts de l'énergie sont nombreuses: "A l'horizon 2030, le prix à la pompe devrait varier de 1,3 à 2,4€ le litre"	Maintien de l'énergie à un coût modéré	Augmentation de la consommation d'espace et du mitage résidentiel
« La tyrannie de l'immédiateté est un peu la rançon de notre approche contemporaine du progrès. Les sociétés actuelles aménagent pour le court et à peine pour le moyen terme" (DATAR, Territoires 2030, 2005)	Faiblesse de l'encadrement du développement urbain et de l'occupation de l'espace de la part des collectivités locales	Congestion des accès aux agglomérations, faible usage des TC, hausse des distances domicile travail et de la consommation d'énergies

- Hypothèse 2 : Une adaptation « a minima »

Ce scénario de l'adaptation repose sur l'idée que les sociétés sont capables de trouver des parades à des événements sur lesquels à court terme il est impossible d'agir. S'adapter au changement climatique cela signifie se rendre moins vulnérable face aux dangers qui menacent la planète, aller dans le sens d'un développement moins consommateur d'énergie : économiser l'eau, économiser l'électricité, mieux isoler les logements... Avec pour idée majeure que la technologie viendra au secours du développement durable (moteur hybride...). Le Limousin choisit donc de préserver son mode de développement basé sur un habitat dispersé et la prédominance de l'automobile.

Éléments de prospective	Composantes des hypothèses	Effets sur le Limousin
Selon le CGPC, les possibilités d'évolution des coûts de l'énergie sont nombreuses : "A l'horizon 2030, le prix à la pompe devrait varier de 1,3 à 2,4€ le litre" (CGPC, 2002)	Maintien de l'énergie à un coût modéré	Poursuite de l'étalement urbain, de la consommation d'espace et de la prédominance de l'automobile
2004: 598 opérations HQE réalisées, en cours ou en projet en France, depuis la création du label en 1999. La tendance est à une forte augmentation (association HQE, 2006)	Des efforts d'innovation dans l'optimisation des techniques de construction	Meilleure maîtrise des conséquences environnementales de l'étalement urbain et de la résidentialisation du rural
En 1975, l'intensité énergétique était de 1,0, contre 0,6 actuellement. Dans le même temps, le PIB a crû de 1,7%/an (soit +72% sur la période) : la croissance économique est de moins en moins gourmande en énergie . (P. Radanne, 2006)	Des progrès sensibles dans l'amélioration de l'impact énergétique des transports, des logements, des activités économiques...	Baisse de la consommation énergétique et des rejets de polluants

- Hypothèse 3 : La région « dynamique facteur 4 »

Face au défi énergétique, les acteurs du Limousin ont décidé de promouvoir un mode de développement plus dense et mieux articulé avec l'offre de transports collectifs. Ce retour vers les centres s'est accompagné d'investissements importants pour réduire la consommation énergétique de l'habitat et réduire les gaspillages. Il s'agit de remédier aux causes du changement climatique, par le biais d'un développement durable à haut degré d'exigence, allant jusqu'à la remise en cause de l'usage de l'automobile en milieu urbain, des changements dans l'organisation de l'espace et des pratiques sociales face à la tendance à l'hyper mobilité.

Éléments de prospective	Composantes des hypothèses	Effets sur le Limousin
Le CGPC prévoit une hausse puis une stabilisation possible des coûts des carburants aux environs de 2,4€ le litre à la pompe (CGPC, 2002)	La hausse des coûts de l'énergie se confirme et les prix restent à des niveaux élevés	Baisse de la mobilité individuelle et amélioration des avantages comparatifs des transports en commun
"Les consommateurs, devenus urbains, ont des exigences fortes vis à vis de l'éthique. Ils n'acceptent plus les excès de l'agriculture productiviste [...]". (LORA 2020)	Généralisation des préoccupations environnementales, tant chez le grand public que chez certains acteurs économiques	Apparition et développement de nouvelles filières économiques (filière bois...)
"Face aux enjeux du développement durable, il est impératif d'engager [...] une nouvelle politique d'aménagement du territoire. [...] La difficulté réside dans l'articulation des politiques territoriales entre elles" (DATAR, 2005)	Les acteurs du Limousin se lancent dans des politiques clairement articulées autour d'un développement plus respectueux de l'environnement	Réduction des émissions polluantes et des besoins énergétiques de l'ensemble de la région
De plus en plus de régions (NPDC, Alsace) se lancent dans des stratégies de développement durable articulant les différents outils de l'aménagement du territoire, du SRADT aux SCOT (DATAR, Territoires 2030, 2005)	Poursuite et achèvement du processus de décentralisation : clair partage de compétences entre les différents niveaux institutionnels	L'environnement a une place importante dans le développement de la région : recherche, écotourisme...

Enfin, il a été précisé qu'une étude menée au sein du CRIDEAU a mis en évidence que l'« attractivité du Limousin » pour les zones rurales est davantage une attractivité « interne ». Ainsi, c'est principalement la population des zones urbaines du Limousin qui vont habiter en zones rurales.

2. Présentation de la méthodologie

L'objectif de cette session, plus pragmatique que les précédentes, est triple. Les experts réunis sont invités à dire ce qui pour eux fait enjeu, à évaluer son importance relative ainsi que les marges de manœuvre des acteurs Limousin, en s'appuyant sur l'identification de leviers d'action voire de freins possibles.

Après avoir identifié pour chaque hypothèse quatre à six éléments majeurs, représentant de véritables enjeux, il a été proposé pour chacun d'entre eux :

- d'évaluer son importance de 1 à 5 (1 = enjeu mineur, 5 = enjeu majeur), et de l'explicitier
- d'évaluer les marges de manœuvre (également de 1 à 5), et de l'explicitier
- d'identifier des leviers d'action mobilisables
- de reporter l'élément ainsi caractérisé sur un graphique

Précision importante : On se place dans une **perspective de développement durable², et les marges de manœuvre à identifier sont celles des acteurs Limousins**, tous acteurs confondus (collectivités, organismes socioprofessionnels, associatifs etc....). Il leur appartiendra de se répartir les champs d'action. A la fin de l'exercice, tous les éléments sont reportés sur un graphique de synthèse permettant de hiérarchiser les enjeux en fonction des marges de manœuvre mobilisables.

² Rappel des cinq finalités du développement durable définies dans la stratégie nationale de développement durable et utilisées par la Région Limousin :

- Accès pour tous à une bonne qualité de vie.
- Lutte contre le changement climatique.
- Préservation de la biodiversité et des ressources.
- Solidarités entre les hommes, les territoires et les générations.
- Production et consommation responsables.

3. Travaux des sous groupes

Les résultats des travaux des sous groupes sont rendus sous trois formes :

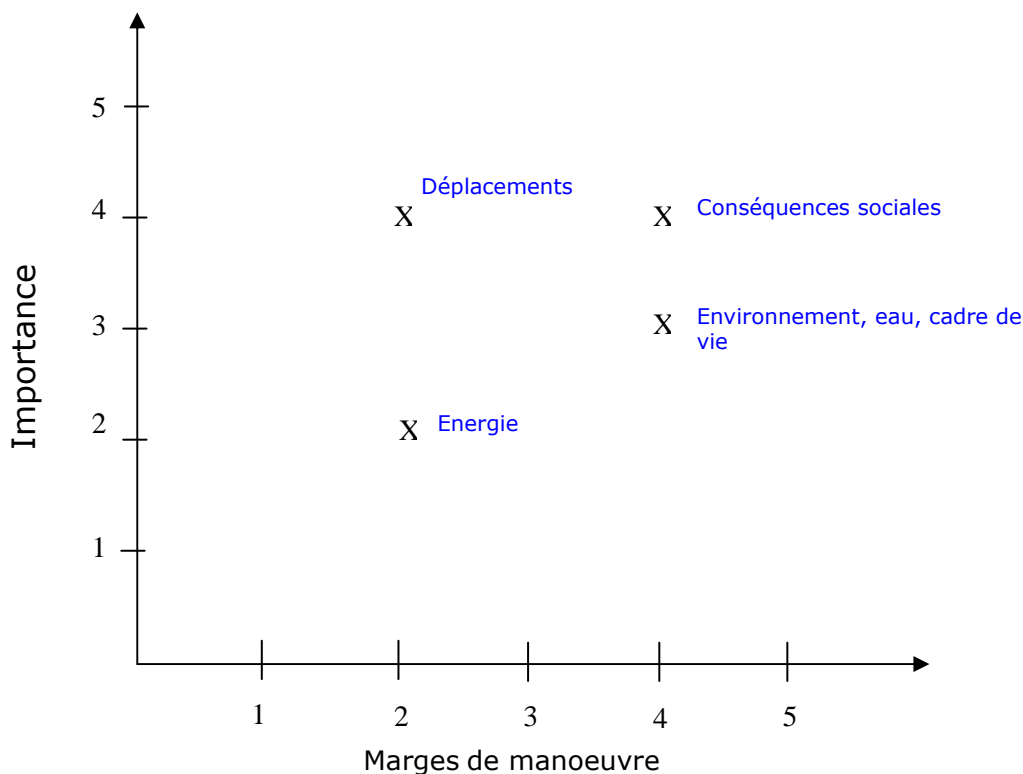
- un tableau récapitulatif du contenu des enjeux par hypothèse,
- une représentation graphique des enjeux par hypothèse,
- une représentation graphique de l'ensemble des enjeux des trois hypothèses du groupe.

- **Tableau récapitulatif du contenu des enjeux et représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 1**

Hypothèse 1 : L'insouciance environnementale

Intitulé de l'enjeu	Importance	Marge de manœuvre	Leviers d'action
Optimisation des déplacements Importance : 4 Marge : 2	Impact de l'hypothèse important sur : la consommation d'énergie, la dépendance à l'automobile, l'allongement des distances	Les marges de manœuvres sont limitées dans un contexte d'habitats étalés (transports en commun peu performants)	- Covoiturage travail-domicile - Articulation TER - Intermodalité - Sensibilisation de la population sur utilisation des TC et des modes doux
Gestion des conséquences sociales Importance : 4 Marge : 4	Fort impact sur l'évolution de la sociabilité, les distances aux services	Elles sont importantes	- Localisation des services en milieu rural - Développement des offres d'habitat social dans les bourgs et agglomérations
Energie Importance : 2 Marge : 2	Limitée dans un contexte de coûts modérés de l'énergie	Limitée car fiscalité peu favorable au développement des énergies renouvelables	Promotion des énergies renouvelables
Environnement, Eau, cadre de vie Importance : 3 Marge : 4	Important : comment préserver l'attractivité du Limousin ?	Assez importants, en termes d'aménagement	- Limiter le mitage - Promouvoir la qualité de l'urbanisme - Articuler les différents outils (PLU, SCOT)

- **Représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 1**

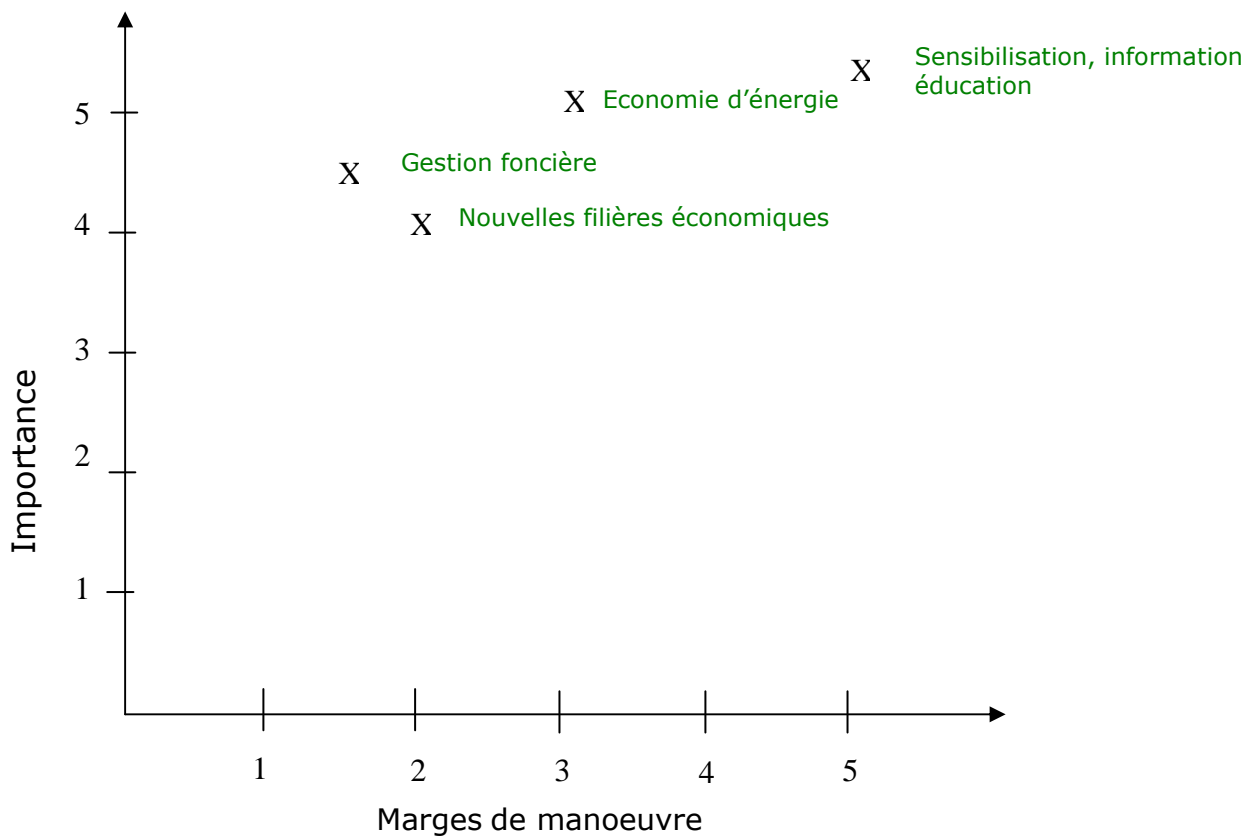


• **Tableau récapitulatif du contenu des enjeux et représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 2**

Hypothèse 2 : Une adaptation « a minima »

Intitulé de l'enjeu	Importance	Marge de manœuvre	Leviers d'action
Gestion foncière Importance : 4.5 Marge : 1.5	- dégradation ressources ; consommation d'énergie ; coût services publics ; mobilité (plus de transports) ; conflits d'usage ; modification du cadre de vie (diminution de la satisfaction des aspirations individuelles) ; banalisation des paysages	Les outils existent, mais leur application dépend de la volonté des décisionnaires (élus).	- information, éducation, formation de masse, notamment les élus. Objectif : que les personnes deviennent acteurs - renforcer le cadre réglementaire relatif à l'urbanisme - faire du lobbying - améliorer les contrôles de légalité (Etat)
Economie d'énergie Importance : 5 Marge : 3		Schémas nationaux des transports ; action dans aides aux entreprises ; favoriser bois-énergie ; créer un environnement favorable. Ces marges sont limitées par les capacités financières et seraient renforcées par des contraintes nationales.	- aides directes et indirectes aux acteurs socio-économiques, sanctions aux entreprises qui ne le font pas - Incitations financières pour passage au Bio - Choix de l'alimentation collective - Conditionnement - Aides à l'habitat - R&D
Dynamisation des nouvelles filières (gisement d'emplois) Importance : 4 Marge : 2	- Dynamisation des économies locales - Adaptation de l'économie aux nouveaux enjeux - Gisement d'emploi	- Marché, PAC ... = nombreuses contraintes externes (européenne et nationales)	- Accessibilité / transport - Maillage du territoire sur l'offre de services, notamment santé et formation (TIC) - Offres culturelles, sportives et de loisirs
Conservation de la fonction productive de l'agriculture en milieu rural (capacité à nourrir les habitants) Importance : pas de notation du groupe Marge : pas de notation du groupe	- Problème des coûts de transport des produits alimentaires - importance de garder les capacités locales	Prix des carburants	- incitations, - information, - action des syndicats agricoles, - maîtrise du foncier pour maintenir l'agriculture - relocalisation de l'économie
Informer, sensibiliser, éduquer les Limousins Importance : 5 Marge : 5	Débat	- Le Limousin communique facilement (passage aux informations régionales) - assez d'animateurs environnement pour les scolaires	- veille - l'évaluation des impacts pour le Limousin des décisions internationales - communication

- **représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 2**



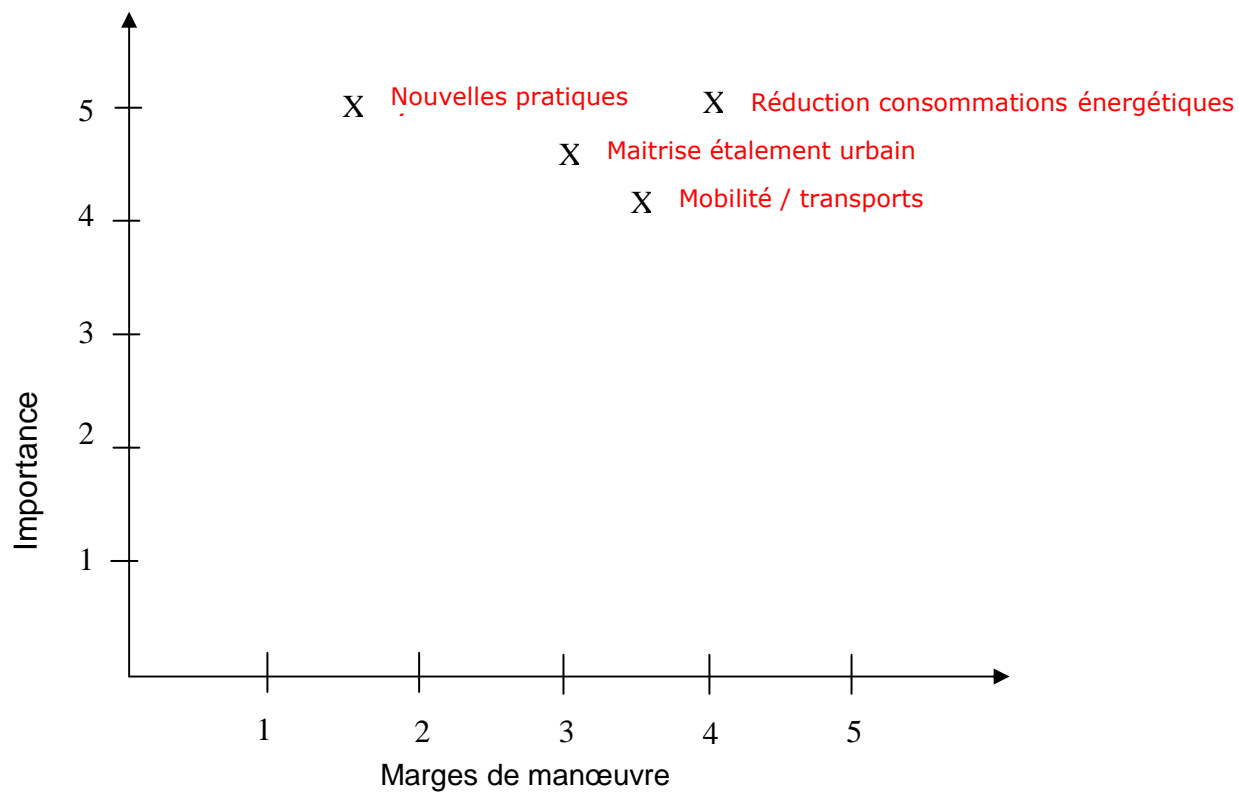
L'enjeu sur la fonction productive de l'agriculture n'est pas représenté, car il n'a pas donné lieu à une notation par le groupe.

• **Tableau récapitulatif du contenu des enjeux et représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 3**

Hypothèse 3 : La région « dynamique facteur 4 »

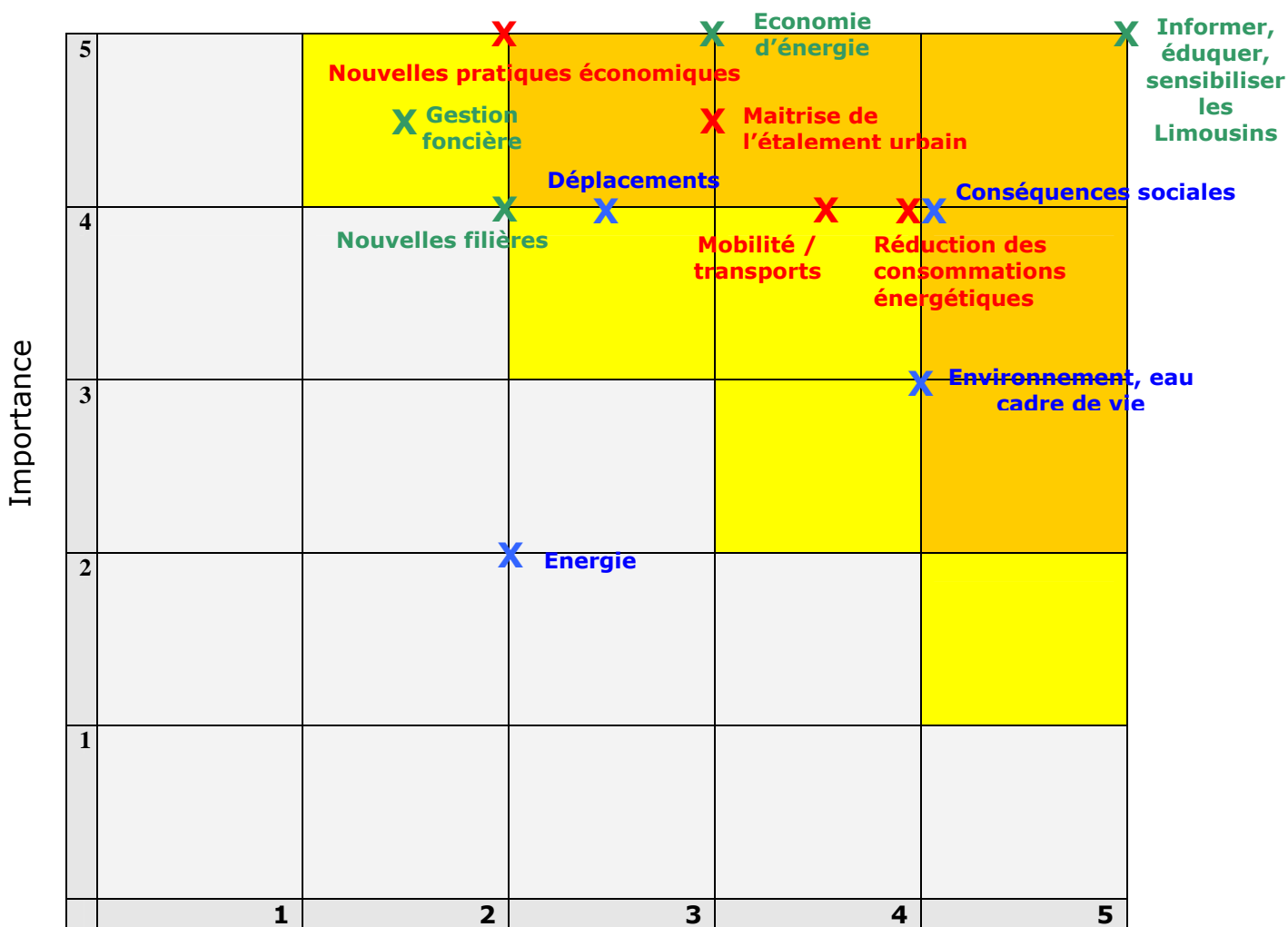
Intitulé de l'enjeu	Importance	Marge de manœuvre	Leviers d'action
Maîtrise étalement urbain Importance : 4,5 Marge : 3	Importance de ne pas subir l'étalement, et de le maîtriser.	Outils d'urbanisme existants (SCOT, PLU), mais difficulté d'application. Les marges de manœuvre sont plus importantes à l'échelle de la commune et de l'intercommunalité qu'à l'échelle régionale	<ul style="list-style-type: none"> - mise en application des outils d'urbanisme - développement de mailles territoriales fonctionnelles
Mobilité transports / Importance : 4 Marge : 3.5	<ul style="list-style-type: none"> - importance des émissions de gaz à effet de serre ayant pour origine les transports - évolution constante des trajets domicile-travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité/efficacité des TC - Développement des pôles structurants et des liens entre eux <p>Mais, malgré l'importance, il existe de nombreux freins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - notion de « liberté » liée aux déplacements individuels, - volonté des personnes de changer ses modes de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration technologique - fiscalité / prix incitatifs - mise en place du covoiturage - cadre réglementaire - aménagement du territoire - sensibilisation
Réduction des consommations énergétiques Importance : 5 Marge : 4	<ul style="list-style-type: none"> - Grande importance au regard de l'atteinte du facteur 4, notamment dans le domaine de l'habitat 	<ul style="list-style-type: none"> - les marges de manœuvres sont importantes si les politiques nationales restent incitatives. - elles sont dans la limite budgétaire disponible nationalement et localement. <p>Les freins identifiés : aspect financier ; approvisionnement de matériaux adaptés.</p>	<p>Dans la réhabilitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - isolation - accompagnement des crédits d'impôt - formation / sensibilisation <p>Contrairement aux autres entrées, les marges de manœuvre peuvent se mettre en place sur un délai plus court (de l'ordre de 5 ans)</p>
Nouvelles pratiques économiques pour un minimum bien être Importance : 5 Marge : 2	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité de la société limousine à se transformer (industrie, économie, nouveaux métiers ...) - révolution culturelle 	<ul style="list-style-type: none"> - freins identifiés : le niveau de vie actuel (ex développement des écrans plasma plus consommateurs) qui ne facilite pas les prises de décision politiques vers plus de nouvelles pratiques économiques. Par ailleurs, ces aspects ne semblent pas placés au cœur des priorités des élus 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombreux en théorie mais au vu des freins exprimés précédemment la mise en pratique est plus difficile
Evolution du cadre réglementaire et du cadre fiscal Importance : Marge :	Enjeu transversal	Enjeu transversal	Enjeu transversal

• **représentation graphique des enjeux de l'hypothèse 3**



- Représentation graphique de l'ensemble des enjeux des trois hypothèses du groupe

Evolution du cadre réglementaire et fiscal



Légende:

- importance et marges de manœuvre élevées
- importance et marges très élevées

Hypothèse 1 ; Hypothèse 2 ; Hypothèse 3

3. Remarques et réactions du groupe

Il est apparu difficile par le groupe de comparer les représentations graphiques des différentes hypothèses. En effet, si des enjeux sont communs le niveau d'anticipation du facteur 4 étant différent d'une hypothèse à une autre, les marges de manœuvre et l'importance diffèrent.

Pour certains, il est estimé que les conditions préalables formulées dans les différentes hypothèses restent timides au regard de l'enjeu climatique transversal et mondial.

Enfin, il est souligné que selon les objectifs finalement retenus par les élus dans la Charte du SRADDT, la dynamique sera différente. Aussi, le groupe appuie sur la nécessité d'être ambitieux dans les objectifs de la charte pour un bénéfice plus important, rapide et dans tous les domaines de la lutte contre le changement climatique.

Conclusion

La présentation graphique de l'ensemble des enjeux a permis de placer douze éléments et d'observer des degrés d'importance et de marges de manœuvre différents.

Deux enjeux sont ressortis dans les différents groupes comme conditionnant les autres :

- Evolution du cadre réglementaire et fiscal,
- Sensibilisation, information, éducation des Limousins à la problématique du changement climatique.

De plus, les enjeux « économie d'énergie », « nouvelles filières économiques » « maîtrise foncière » et « déplacements » sont cités par deux ou trois groupes.

La plupart des enjeux apparaissent avec une importance et des marges de manœuvre élevés ou très élevés. Seule la maîtrise de l'énergie pour l'hypothèse 1 présente une faible importance (du fait de la définition de l'hypothèse) et une marge de manœuvre limitée.

La représentation graphique synthétique nous montre ainsi que la manière dont les enjeux liés au changement climatique seront pris en considération aura des impacts considérables sur le Limousin de demain. Il ressort de cette réunion qu'il est urgent d'agir, et que les marges de manœuvre semblent à priori le permettre.

* * *

A noter, les prochains rendez-vous pour le groupe :

- le 19 juin 2007 : au cours de cette journée, une synthèse générale des travaux sera présentée aux cinq groupes thématiques
- Début 2008 : les groupes seront à nouveau sollicités dans le cadre de l'élaboration de la Charte (plan stratégique du Schéma).

**Prochain rendez-vous : le 19 juin 2007
à ESTER**

PJ :

- Annexe 1 : Liste des participants
- Annexe 2 : Diaporama « Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin, messages délivrés avant le Plan Climat Régional »
- Annexe 3 : Rappel des trois hypothèses du groupe

Les participants peuvent adresser des contributions écrites sur leur groupe de travail (et les autres groupes) en adressant leurs commentaires par le biais du blog : www.region-limousin.fr/2027

De plus, dans le cadre de la conférence de citoyens (voir note de bas de page 1) que la Région organise sur le thème du changement climatique de mai à juillet, vous êtes invités à faire part de vos propositions, réflexions et travaux pour alimenter les débats.

Le support reste le blog de « Limousin : générations 2027 » : www.region-limousin.fr/2027, rubrique « enjeux climatiques et énergétiques ».

ANNEXE 1 : Liste des participants


Présents :

Institution	Prénom	Nom
Conseil Régional du Limousin	Jean-Bernard	DAMIENS
Conseil Régional du Limousin	Thierry	COUTAND
ADEME	Hugues	LAULIAC
ADEME	Stéphane	DELAUTRETTE
ADEME	Marc	BARDINAL
Conseil Régional du Limousin	Claire-Lise	NOGUERA
Conseil Régional du Limousin	Cédric	LEGER
Conseil Régional du Limousin	Régis	BROYER
Conseil Régional du Limousin	Ludovic	GERAUDIE
Conseil Régional du Limousin	Dominique	CEAUX
Conseil Régional du Limousin	Delphine	GUERRIER
Chambre Régionale d'Agriculture	Alexandre	IRISSOU
ALDER	Emmanuel	BAILLY
ALDER	Freddy	LE SAUX
CRPF	Gregoire	GONTHIER
Fédération du Batiment de la région Limousin	Catherine	JUDE
CRIDEAU	Bernard	DROBENKO
Météo France	Michel	GALLIOT
SCOT Limoges	Anne Sophie	PIERRE
DIREN	Denis	CLEMENT
DRE	Alain	BOURION
DRAF	Patrick	DRUELLE

Excusés :

Institution	Prénom	Nom
Conseil Régional du Limousin	Laurent	CHASTAGNOL
Région/SAGE	Stéphane	LORiot

**ANNEXE 2 :
Diaporama « Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin, messages délivrés avant le Plan
Climat Régional », par l'ADEME**

ADEME


Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin Messages délivrés « avant PCR »

Hugues LAULIAC
Délégué Régional Limousin


Les chiffres de 1990

Un scénario régional possible

L'objectif « Chaleur »

Le partage de l'objectif « Mobilité » entre rural et urbain

Limoges, le 16 avril 2007 1

ADEME


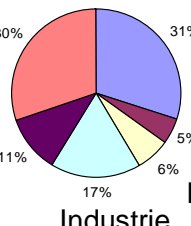
Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin Messages délivrés « avant PCR »

Les chiffres de 1990

Hypothèse : 100gCO₂/kWh électrique ← PCR

Emissions de CO₂ d'origine énergétique : 3.143.000 t/an

Mobilité des personnes



Chauffage (ResTert) ← PCR

Agriculture

Elec (ResTert) ← PCR

Politiques publiques non régionales : CO₂, CEE, Rachat élec, ...

Agro-carburants
16% espace agricole

Limoges, le 16 avril 2007 2

ADEME

Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin

Messages délivrés « avant PCR »

Un scénario régional possible

pour le chauffage (Résidentiel Tertiaire) et la mobilité des personnes

Contexte Limousin

Diversité des moyens de chauffage

Habitude de coûts importants de la mobilité

Mobilité/Chauffage = 50/50

Disparition des fossiles (fioul, propane, gaz) dans le chauffage ← PCR

+

Facteur 2 pour le mobilité des personnes

=

Facteur 4

Limoges, le 16 avril 2007 3

ADEME

Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin

Messages délivrés « avant PCR »

L'objectif « Chauffage »

Réflexe naturel à maîtriser : recours à l'électricité

Limousin 1990 : 654.000 TEP (Energie finale)

Source	Pourcentage
Fioul	35%
Electricité	26%
Gaz	20%
Propane	4%
Bois	15%

Augmentation de la population

Limousin 2050 : 750.000 TEP

Source	Pourcentage
Economies	46%
Electricité	30%
Soleil	6%
Bois	18%

← PCR

Limoges, le 16 avril 2007 4



Enjeux climatiques et énergétiques en Limousin Messages délivrés « avant PCR »

Le partage de l'objectif « Mobilité » entre rural et urbain

Réflexe CO2 : densification habitat et transport

Logique de répartition

Voie 1 : Facteur de réduction homogène par habitant

Encourager l'exode rural

Voie 2 : Facteur de réduction homogène par territoire

Préserver les conditions de vie en zones rurales

Logique de limitation

Voie 3 : Limiter l'effort des zones rurales

Travail prioritaire avec les zones urbaines

Voie 4 : Limiter l'effort des zones urbaines

Travail prioritaire avec les zones rurales

Quelles compensations CO2 entre zones urbaines et zones rurales ?



Malgré quelques inquiétudes quant à l'avenir des ressources énergétiques, le Limousin et ses habitants n'ont pas procédé à une remise en cause de leurs habitudes et de leur mode de développement. De beaux paysages, un environnement préservée grâce à la faible densité de population, une crise énergétique qui ne s'est pas déclenchée : les Limousins n'ont pas cru bon de devoir modifier leurs habitudes.
L'étalement urbain s'est poursuivi ; l'utilisation de l'automobile a limité la réduction de la consommation d'énergie.

Conditions préalables	Le détail de l'hypothèse	Principaux effets sur le Limousin
<p>Maintien de l'attractivité résidentielle du Limousin, qui alimente la croissance démographique et nourrit le développement du Limousin</p>	<p>La pratique de la mobilité correspond à des stratégies individuelles ; la collectivité n'organise pas de manière volontaire les modes de déplacements (TC, doux...)</p> <p><i>Les TC restent peu rentables (mitage)</i></p>	<p>Poursuite tendancielle de la hausse du trafic automobile et de sa part de marché par rapport aux transports collectifs <i>Evolution des TC mais pour répondre à des besoins individuels, par type de public (scolaires, personnes âgées) et qui reste limitée à des initiatives privées</i></p>
<p><i>Nombre de propriétés agricoles en baisse (regroupement et vente de parcelle pour la construction)</i></p>	<p>Pas d'encadrement particulier du développement urbain et plus particulièrement de l'habitat individuel</p>	<p><i>Au fur et à mesure, diminution de l'attractivité du Limousin, la campagne, espace de loisirs, étant « grignotée » par l'extension de l'habitat</i></p>
<p><i>Prix de l'immobilier élevé, notamment en ville</i> <i>Offre de service développé à la campagne (Internet)</i> <i>Impôt et taxation plus élevés à la campagne (répercussion du coût de la mise aux normes)</i></p>	<p>La faible densité résidentielle du Limousin, la présence d'importantes ressources naturelles et l'existence d'espaces "libres" encourage un développement extensif et peu économe</p>	<p>Poursuite du développement de l'habitat individuel (<i>mitage</i>) <i>Augmentation des charges communales</i></p>
<p>Maintien de l'énergie à un coût modéré</p>	<p>Pas de limitation à la localisation d'activités (agricoles, industrielles...)</p>	<p>Développement de la congestion des accès aux agglomérations</p>
<p><i>Coût élevé si souhait de construire des éco-habitats (matériaux et procédés énergies renouvelables)</i></p>	<p>Pas de stratégie collective d'économies d'énergie (moteurs, chauffage, isolation, matériaux de construction...)</p>	<p>Banalisation des paysages, consommation d'espace</p>
		<p>Participation marginale à la réduction des gaz à effet de serre</p>
		<p><i>Les TIC ouvrent la possibilité de développer le télétravail</i></p>
		<p>Envolée de la consommation énergétique, alimentée par un mode de développement non durable</p>
		<p><i>Poursuite du désengagement des pouvoirs publics, notamment de l'Etat</i></p>
		<p><i>Développement de circuit-courts (vente directe) du au rapprochement domicile – lieu de production, mais limités aux produits locaux</i></p>
		<p><i>Pour exercer son activité professionnelle, les zones urbaines et les agglomérations restent privilégiées</i></p>

Hypothèse 2 : Une adaptation "a minima"

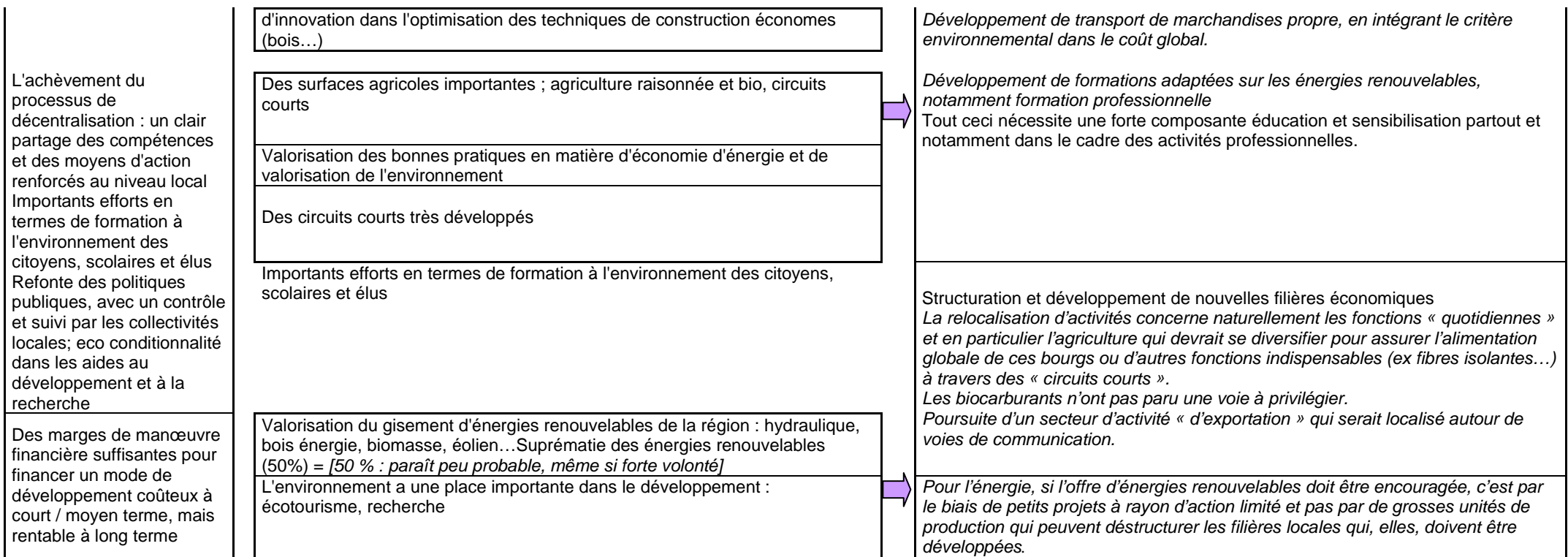
Ce scénario de l'adaptation repose sur l'idée selon laquelle les sociétés sont capables de trouver des parades à des événements sur lesquels à court terme il est impossible d'agir. S'adapter au changement climatique cela signifie se rendre moins vulnérable face aux dangers qui menacent la planète, aller dans le sens d'un développement moins consommateur d'énergie : économiser l'eau, économiser l'électricité, mieux isoler les logements... Avec pour idée majeure que la technologie viendra au secours du développement durable (moteur hybride...). Le Limousin choisit donc de préserver son mode de développement basé sur un habitat dispersé et la prédominance de l'automobile.

Conditions préalables	Le détail de l'hypothèse	Principaux effets sur le Limousin
<p>Des progrès sensibles dans les moteurs et le développement de nouvelles énergies</p>	<p>Le Limousin a fait le choix de conserver son modèle de <i>d'aménagement du territoire, des modes de vie et de l'organisation économique</i> : attractivité résidentielle, <i>urbanisation et habitat étalé persistants</i>, prédominance des déplacements automobiles <i>plus nombreux et plus long</i>.</p>	<p>Développement de la spécialisation des espaces et des disparités territoriales</p> <p>- Rapport rural/urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce sont les rurbains qui font vivre les campagnes. - Entraîne une concurrence autour du foncier entre les différents usages (résidentiels, agricoles, touristiques, « sanctuarisation environnementale »). - Etalement urbain persistant = les zones résidentielles s'accroissent, au détriment des espaces agricoles qui, entraînée dans la déprise (organisation économique européenne et mondiale) seraient dans le même temps grignotés par la forêt.
<p>D'importants investissements dans le domaine de l'habitat (tout particulièrement la réhabilitation de l'habitat ancien et / modeste)</p> <p>Le prix des carburants en 2027 reste bon marché et la crise de l'énergie est nuancée (condition indispensable à la persistance du mode de vie automobile).</p>	<p>Effort d'innovation dans l'optimisation des techniques de construction économes (bois...)</p> <p><i>Valorisation des techniques et technologies existantes portant sur l'efficacité énergétique et sur les énergies renouvelables</i></p> <p>Investissements importants dans quelques secteurs emblématiques pour réduire la consommation énergétique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - logements et zones d'activités HQE, - performance énergétique des bâtiments (des bâtiments neuf (à moins de 50 kWh/m²/an de chauffage...), - forte maîtrise des rejets industriels, - moteurs automobiles "propres" avec moindre consommation des véhicules individuels, - structuration de filières de recyclage - moyens de production d'énergie plus efficaces (ex : cogénération, pompes à chaleur...) et renouvelables (solaire thermique, bois énergie et biomasse, petite hydraulique et éolien). <p>Valorisation du gisement d'énergies renouvelables de la région : hydraulique, bois énergie, biomasse, éolien...</p>	<p>Banalisation des espaces, couplée à une amélioration de l'intégration paysagère des constructions</p> <p>Perte d'attractivité à terme des centres : congestion automobile, déclassement de l'offre d'habitat</p> <p>Coûts de plus en plus lourds des dépenses transport dans les budgets des ménages</p> <p>Dépendance à l'automobile</p> <p>Les transports :</p> <p><i>Dans ce contexte, il est de plus en plus difficile de maintenir des transports en commun intra urbain et interurbain, car l'aménagement du territoire ne leur est pas plus approprié qu'actuellement. Ce mode de transport sera de plus en plus gourmand en subvention.</i></p> <p>Baisse de la consommation énergétique et des rejets polluants</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'intensité énergétique et donc des consommations par habitants, ou des rejets de polluants et de GES. <p><i>Mais étant donné l'accroissement continu des besoins liés à l'augmentation de la population et à l'augmentation des déplacements, la consommation globale au mieux se stabilisera, les GES seraient en légère baisse, mais pas de quoi atteindre le facteur 4.</i></p> <p>Poursuite de l'étalement :</p> <p><i>Etalement urbain ne signifie pas automatiquement mitage, car avec le respect des PLU et de leur application, cette pratique disparaîtra certainement. Mais toujours un risque l'étalement urbain dans les aires urbaines et l'extension de l'habitat individuel dans les espaces ruraux qui implique une banalisation des paysages.</i></p> <p>Structuration et développement de nouvelles filières économiques limitée.</p> <p>- Impacts économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'économie résidentielle dans les zones périurbaines et « rurbaines » - Des débouchés nombreux dans le bâtiment et dans les métiers des renouvelables. - Des énergies locales à développer (bois, biogaz, solaire thermique et photovoltaïque, éolien) - Une agriculture en relative difficulté (pas de percée réelle des circuits courts, pas de diversification notable de l'agriculture, on reste sur une agriculture d'élevage, une région alimentaires encore dépendante des transports), qui est amenée à diversifier son activité : biogaz à la ferme, panneaux PV sur les granges, fermes éoliennes. - R&D

Hypothèse 3 : La région "pilote Facteur 4" ou la région Dynamique Facteur 4

Face au défi énergétique, les acteurs du Limousin ont décidé de promouvoir un mode de développement plus dense et mieux articulé avec l'offre de transports collectifs. Ce retour vers les centres s'est accompagné d'investissements importants pour réduire la consommation énergétique de l'habitat et réduire les gaspillages. Il s'agit de remédier aux causes du changement climatique, par le biais d'un développement durable à haut degré d'exigence, allant jusqu'à la remise en cause de l'usage de l'automobile en milieu urbain, des changements dans l'organisation de l'espace et des pratiques sociales face à la tendance à l'hyper mobilité.

<i>Conditions préalables</i>	<i>Le détail de l'hypothèse</i>	<i>Principaux effets sur le Limousin</i>
<p>Le maintien de l'énergie à un coût élevé</p>	<p>Une forte maîtrise du phénomène d'étalement urbain <i>Limitation de l'étalement à son extension actuelle</i> Priorité donnée à la rénovation des centres, et à la densification des secteurs desservis par les transports collectifs. Ces pôles de qualité permettent une mixité des fonctions.</p>	<p>Meilleure préservation du potentiel énergétique de la région : développement dense qui préserve agro-ressources, forêt <i>Biocarburant = autoconsommation du monde agricole</i> <i>Interrogation sur les différents modes que peuvent prendre la maîtrise de l'étalement urbain. Utilité d'une grande volonté dans les politiques des pôles structurants (les 18 identifiés dans la région) et de métropoles promouvant un modèle de développement spécifique visant à relocaliser les activités autour de bourgs centres pour réduire les déplacements quotidiens. La densification de ces bourgs qui deviendraient attractifs permettrait de réduire la demande de transport. Le sous groupe considère comme non souhaitable une concentration beaucoup plus dense sur quatre ou cinq villes seulement.</i></p> <p><i>Augmentation de l'offre des transports entre les bourgs-centres, notamment transport à la demande (pour une catégorie de personne, ex. personnes âgées) et covoiturage.</i></p> <p><i>A noter : développement de la vie sociale dans les bourgs grâce à une présence plus longue des habitants et l'augmentation des occasions de rencontre pourra faciliter le développement du covoiturage.</i></p> <p><i>Pas de développement du fer, mais un maintien de l'offre actuelle et des projets en cours (ex. ligne Limoges-Saint-Junien) et une amélioration de l'offre : fréquence, transport à la demande y compris pour accès aux gares... Développement de l'intermodalité en partenariat avec les différents AOT. Ces nouveaux modes de transports favorisent un nouveau lien social.</i></p> <p>Réduction des distances quotidiennes de déplacements, et report du trafic automobile sur le transport collectif dans les secteurs denses</p>
<p>La capacité des collectivités territoriales à dialoguer ensemble pour faire émerger un nouveau modèle d'organisation spatiale</p>	<p>Des TC performants et accessibles, compétitifs par rapport à la voiture, une offre articulée avec des contraintes au stationnement automobile dans les centres Les déplacements en zone peu dense s'effectuent majoritairement par transport individuel, malgré des efforts en matière de transport à la demande.</p> <p>Investissements importants pour réduire la consommation énergétique : logements et zones d'activités HQE, forte maîtrise des rejets industriels, moteurs automobiles "propres", structuration de filières de recyclage. Effort</p>	<p>En 2027, les 3/4 des logements dateront d'avant 2000 : il ne faut pas s'attendre à un bouleversement en terme ni de qualité énergétique de l'habitat ni de localisation de l'habitat.</p> <p>Réduction des émissions polluantes et des besoins énergétiques de la région ; baisse de la consommation énergétique et des rejets polluants.</p>



Rappel de la définition des pôles structurants : ce sont des pôles urbains ayant un rôle structurant à l'échelle du territoire limousin. Ils confortent la zone d'influence et le rayonnement des villes, petites villes, pôles urbains, constitutifs de l'armature urbaine du limousin. Ils structurent le territoire par leurs équipements, leurs services et les fonctions résidentielles, économiques et sociales qu'ils assurent.

Les 18 pôles urbains structurant de l'espace régional :

Pour la Corrèze : Argentat, Bort les Orgues, Egletons, Objat, Tulle, Uzerche, Ussel-Meymac

Pour la Creuse : Aubusson-Felletin, Bourgneuf, Boussac, Guéret, La Souterraine

Pour la Haute Vienne : Aixe-sur-Vienne, Ambazac-Bessines, Bellac, Saint-Junien, Saint-Léonard de Noblat- Eymoutiers, Saint Yrieix la Perche