Décryptage

Adaptation : Concevoir pour quel climat ?

Marc Germanangue, directeur général de Zenon

Novembre 2026

Le 27 octobre 2026, la Commission européenne a proposé un Climate Resilience Framework avec une trajectoire de réchauffement commune : +1,5 °C en 2030, +2 °C en 2050 et +3 °C en 2100 à l'échelle du globe. La France en avait suggéré le principe en juin 2023 et voulait l'inspirer de la sienne, la TRACC (Trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique) dont les mêmes niveaux donnent même +4 °C pour l'Hexagone en 2100. A quel climat doit-on dimensionner les actifs qui vivront jusque-là ?

Le Plan national d'adaptation au changement climatique PNACC-3 suppose que, d'ici 2030, toutes les politiques publiques et leurs normes techniques, soient mises en conformité avec une trajectoire de +4 °C en 2100. Ces normes reposent aujourd'hui, précise le plan, sur la climatologie locale observée « sur une période idéalement de trente ans » (p. 179). D'ici là, des actifs sont commandés, avec des durées de vie qui peuvent dépasser 30 ans.

Eurostar en offre un exemple récent. L'entreprise avait commandé 50 rames à Alstom, prévues pour fonctionner jusqu'à 45 °C. Dans une interview au *Financial Times* le 10 juillet 2026, sa directrice générale, Gwendoline Cazenave, a expliqué que la succession des vagues de chaleur au début de l'été 2026 a fait basculer sa décision vers une option à 55 °C.

Plusieurs temporalités se superposent : pour Eurostar, les trains sont conçus pour durer trente ans et rouler jusque dans les années 2060 ; pour le PNACC-3 le matériel ferroviaire neuf est conçu pour « au moins quarante ans » ; tandis que les analyses coûts-bénéfices qui conditionnent l'aide du fonds Barnier sont « généralement établies sur cinquante ans », et devront désormais intégrer l'évolution de l'aléa selon la TRACC.

Un actif spécifié en 2026 vit donc sous le climat de 2050, voire de 2070. Le mécanisme n'est pas propre au rail : en Nouvelle-Aquitaine, 16 réservoirs avaient été dimensionnés sur les conditions météorologiques de 2000-2011 ; leurs autorisations ont été annulées par le tribunal administratif de Poitiers en octobre 2023, les ouvrages étant surdimensionnés au regard du climat actuel et futur. Un dossier que la Cour des comptes européenne retient comme exemple de mal-adaptation.

Les données de l'été 2026 donnent la mesure de l'écart. Selon Météo-France, ce fut l'été le plus chaud depuis 1900, avec 53 jours de vagues de chaleur contre 33 en 2022 et 45 % du territoire à 40 °C ou plus au moins une fois. Un été n'est pas une trajectoire.

La mise à jour des normes est engagée. La mesure 24 du PNACC-3 prévoit un panorama des travaux en cours, une liste de critères à appliquer à chaque révision et une adaptation progressive de l'ensemble des référentiels en soulignant qu'une demande de normalisation de la Commission européenne vise 350 normes à réviser d'ici fin 2026. L'AFNOR a remis au ministère un outil pour hiérarchiser celles qui doivent évoluer, déployé en 2026 (point d'avancement de juin 2026). À quelle température dimensionne-t-on aujourd'hui un pont, un entrepôt, un data center ? Le Haut conseil pour le climat recommande d'ajouter un scénario de réchauffement plus fort, pour éprouver la robustesse des mesures.

Le choix du paramètre a un coût. Concevoir pour 55 °C suppose de climatiser davantage, donc de consommer davantage, un compromis que le PNACC-3 relève lui-même pour le matériel roulant. Une adaptation engage l'actif sur toute sa vie, avec les émissions et l'énergie qui l'accompagnent.

La question du contrôle des impacts des adaptations devient donc cruciale. Elle fait l'objet du prochain décryptage.



Figure - Adaptation : comparer les risques liés à la hausse des températures (IPCC AR6)

ISSN 2740-3963