

## Action pour le climat (3)

## Le monde que j'aime, le climat qui va avec

*Nous poursuivons notre série d'articles « Comprendre les politiques de l'Union européenne » qui explique ce que fait l'Union dans ses différents domaines de compétence, pour quelles raisons elle agit et quels résultats elle obtient.*

## En quoi consiste la politique européenne en faveur du climat ?

L'UE dispose d'un éventail de politiques pour réduire ses émissions, promouvoir les énergies propres et l'efficacité énergétique et stimuler sa transition vers une économie à faible émission de carbone. L'instrument le plus important dont elle dispose est le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE-UE), qui a permis de créer le plus important marché mondial du carbone. L'UE a été la première à utiliser ce système, qui est aujourd'hui reproduit dans d'autres pays. En fixant un prix pour les émissions de carbone, le SEQUE a réussi à attirer l'attention des entreprises sur les conséquences financières du changement climatique.

## Système d'échange de quotas d'émission (SEQUE)

Lancé en 2005, le SEQUE est la pierre angulaire de la stratégie de l'UE en faveur du climat. Le système couvre quelque 45 % des émissions de plus de 12 000 installations de production d'électricité et d'autres secteurs énergivores dans l'Union, en Islande, au Liechtenstein et en Norvège.

Son principe est simple. Une limite, ou « *plafond* », est fixée pour les émissions globales des installations concernées, telles que les centrales électriques. À l'intérieur de cette limite, les installations reçoivent et achètent des quotas pour émettre une certaine quantité de gaz à effet de serre chaque année. Celles qui en produisent moins peuvent vendre leur excédent de quotas. Celles qui prévoient de produire plus d'émissions que ne le permettent leurs quotas peuvent, soit investir dans des mesures ou des technologies qui réduisent leurs émissions, soit acheter des quotas supplémentaires sur le marché afin de couvrir tout ou partie de leurs besoins. Cette possibilité d'échanger des quotas

d'émission dans les limites fixées par le plafond offre une grande souplesse. Cette possibilité d'échanger des quotas d'émission dans les limites fixées par le plafond offre une grande souplesse. Ce système permet de réduire les émissions et d'effectuer des investissements à moindre coût.

Dans un premier temps, un grand nombre de quotas ont été distribués gratuitement aux installations concernées, mais, depuis le début de 2013, certaines entreprises doivent acheter leurs quotas aux enchères, tandis que d'autres doivent les acheter selon une proportion qui augmente chaque année. Le plafond des émissions totales autorisées est progressivement revu à la baisse. D'ici à 2020, les émissions seront inférieures de 21 % à celles de 2005.

Les systèmes de « plafonnement et d'échange » tels que le SEQUE s'étendent à d'autres parties du monde. Ils sont déjà appliqués ou planifiés en Nouvelle-Zélande, en Chine, au Japon, en Corée du Sud, en Suisse et dans certaines régions des États-Unis et du Canada.

L'UE souhaite voir le marché international du carbone se développer grâce à la création d'un réseau de systèmes d'échange de quotas d'émissions compatibles.

## Émissions dues au transport aérien

Les émissions dues au transport aérien augmentent rapidement. On estime que d'ici à 2020, les émissions globales devraient augmenter d'environ 70 % par rapport à 2005 et qu'elles pourraient croître de 300 à 700 % d'ici à 2050.

Depuis 2012, toutes les compagnies aériennes opérant entre des aéroports situés dans l'UE participent au système d'échange de quotas d'émissions. Afin de donner à l'Organisation de l'aviation civile internationale davantage de temps pour mettre en place un système

mondial de lutte contre les émissions dues au transport aérien, l'UE n'a pas encore inclus dans le système d'échange de quotas d'émission les vols internationaux à destination et en provenance d'aéroports situés en dehors de l'UE.

## Augmentation des émissions liées au transport

*Un aller-retour en avion Londres-New York génère à peu près autant d'émissions qu'une année de chauffage d'un logement en Europe.*

## Soutenir les technologies innovantes

L'UE a lancé l'un des programmes les plus importants au monde pour soutenir le développement de technologies innovantes à faible émission de carbone. Le programme « *NER 300* » a été financé par la vente de 300 millions de quotas d'émission. Il soutient les technologies innovantes utilisant les énergies renouvelables, ainsi que les technologies utilisées pour la capture et le stockage d'émissions de carbone provenant de centrales électriques.

À la suite de deux appels à propositions lancés en 2012 et en 2014, le programme NER 300 va financer 38 projets novateurs dans le domaine des énergies renouvelables, ainsi que des projets axés sur le captage et le stockage du carbone, qui seront mis en œuvre dans vingt États membres de l'UE.

Le financement cumulé du programme NER 300 s'élèvera à 2,1 milliards d'euros, qui généreront environ 2,8 milliards d'euros d'investissements privés. Les projets portant sur les énergies renouvelables augmenteront la production annuelle de l'UE de quelque 18 TWh. Si l'on compte les émissions capturées dans le cadre des projets de captage et de stockage du carbone précités, ce résultat équivaut à retirer plus de trois millions de voitures des routes européennes.

2

### Lutter contre les émissions non couvertes par le SEQE

Environ 55 % des émissions de l'UE ne sont pas couvertes par le SEQE. Les secteurs concernés comprennent notamment les transports, la construction, l'agriculture et les déchets. Afin de lutter contre ces émissions, les États membres ont signé un accord en vue de répartir l'effort, qui fixe des objectifs nationaux contraignants jusqu'à la fin 2020. Ces objectifs vont d'une réduction de 20 % en 2020 pour les États membres les plus riches, à une augmentation des émissions de 20 % pour les plus pauvres. Cela signifie que les émissions globales de l'UE provenant des secteurs non couverts par le SEQE seront réduites de 10 % d'ici à 2020 par rapport aux niveaux de 2005.

### Transport routier

La «feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050» et le livre blanc sur les transports publiés par la Commission indiquent que, d'ici à 2050, le secteur des transports devrait réduire ses émissions de CO2 d'environ 60 % par rapport au niveau de 1990. D'ici à 2030, afin de soutenir les objectifs du cadre pour les politiques en matière de climat à l'horizon 2030, il faudra diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues au transport d'environ 20 % par rapport à leur niveau de 2008.

Les voitures et les véhicules utilitaires sont responsables d'environ 15 % des émissions de CO2 de l'UE. Les réduire permettrait donc de contribuer de manière non négligeable à la lutte contre le changement climatique. La législation de l'UE fixe des limites d'émission claires que les constructeurs doivent respecter. En 2007, les véhicules neufs émettaient en moyenne 159 grammes de CO2/km. À partir de 2015, leurs émissions devront passer à 130 g/km, soit une diminution de 18 % et, à partir de 2020, à 95 g/km, soit une diminution supplémentaire de 40 %. Pour les véhicules utilitaires neufs, les émissions moyennes par kilomètre doivent tomber à 175 g/km d'ici à 2017, soit une diminution de 14 % par rapport au niveau de 2007, qui était de 203 g/km, et à 147 g/km en 2020, soit une diminution supplémentaire de 28 %.

La politique visant à abaisser les émissions des véhicules commence à porter ses fruits. Les nouveaux modèles vendus en 2013

émettent en moyenne 127 grammes de CO2/km. L'objectif contraignant de 130 g/km fixé pour 2015 a donc été atteint avec deux ans d'avance.

Les poids lourds, les autobus et les autocars représentent environ 5 % des émissions de CO2. En mai 2014, la Commission européenne a adopté une stratégie afin d'abaisser les émissions de CO2 provenant de véhicules utilitaires lourds et proposé, pour commencer, de légiférer sur la certification des émissions carbone de ces véhicules.

L'innovation technologique peut aider à effectuer la transition vers un système de transport européen plus efficace et plus durable en améliorant l'efficacité des carburants grâce à de nouveaux moteurs, de nouveaux matériaux et de nouveaux modèles.

Afin d'aider les consommateurs à choisir les voitures les moins énergivores, les États membres doivent, conformément à la législation européenne, veiller à ce que les clients disposent de toutes les informations nécessaires, dont un étiquetage indiquant la consommation en carburant et les émissions de CO2.

La qualité du carburant est également un élément important pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports. En ce qui concerne le carburant utilisé dans les véhicules, l'UE exige que «l'intensité en gaz à effet de serre», c'est-à-dire la quantité de gaz émise durant le cycle de vie du carburant, de l'extraction à la distribution, soit réduite jusqu'à 10 % d'ici à 2020. Des mesures ont également été proposées pour réduire au minimum les effets de la production de biocarburants sur le climat, en limitant la quantité de terres agricoles et sylvoles pouvant être converties à cet usage.

### Les émissions dues au transport routier continuent d'augmenter

*Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier ont augmenté de 29 % entre 1990 et 2007, mais elles ont diminué de 9 % entre 2007 et 2012 en raison de la crise économique, des prix élevés du pétrole, de l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures particulières et du ralentissement de l'activité économique dans le secteur de la mobilité. Le transport routier contribue pour un cinquième environ des émissions totales de dioxyde de carbone (CO2) de l'UE.*

### Efficacité énergétique

Pour atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé à l'horizon 2020, l'UE a adopté en 2012 une législation qui encourage l'efficacité à toutes les étapes de la chaîne énergétique, depuis la transformation jusqu'à la distribution et la consommation finale. Elle impose à chaque État membre de mettre en place des programmes contraignants et des mesures d'efficacité énergétique afin d'améliorer l'utilisation de l'énergie dans les logements, l'industrie et le transport. Elle donne aussi aux consommateurs le droit de connaître leur consommation d'énergie.

Les moyens d'économiser l'énergie et de réduire les émissions dans les bâtiments sont nombreux. La Commission estime qu'elles pourraient être réduites d'environ 90 % d'ici à 2050. Selon la législation sur la performance énergétique des bâtiments, les nouvelles constructions devront avoir une consommation d'énergie nulle à partir de 2021, ce qui signifie qu'elles produiront autant d'énergie qu'elles en consommeront.

Le processus est amorcé, et de nombreux États membres appliquent déjà des règles énergétiques plus strictes. Depuis 2012, tous les appels d'offres d'achats publics doivent appliquer des normes d'efficacité énergétique pour les bâtiments et services concernés.

*Sources : Union européenne, Commission européenne, Direction Générale de la Communication, DG des Affaires économiques et financières, Office des publications.*

*La semaine prochaine «Action pour le climat 4e Partie»*

• M-P-M-N.

**La Maison de l'Europe en Corse  
Centre d'information Europe Direct-Région  
Corse**