

Editorial

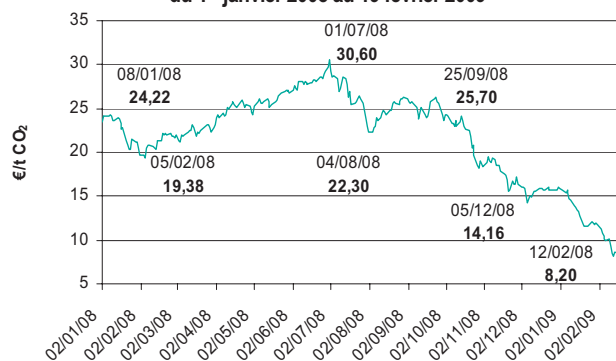
En ces temps de crise économique, l'émergence d'une croissance "verte" fait son chemin. A l'échelle mondiale, les 1 900 à 2 300 milliards d'euros qui seront mobilisés sur les deux prochaines années pour faire face à la crise économique (source : PNUJ) constituent des sommes inconcevables il y a un an encore. La crise actuelle offre donc une occasion unique de financer une économie mondiale sobre en carbone, voire de "décarboner" l'économie, par l'investissement massif dans les énergies et les techniques de production peu émettrices de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques classiques, avec à la clé, la création d'emplois. Plusieurs pays (France, Etats-Unis, Chine, Corée du Sud, Japon, Allemagne, Royaume-Uni, Danemark, ...) prévoient déjà d'affecter une partie de leurs plans de relance aux investissements verts. Ces "Green New Deals" doivent servir à faire de la crise une possibilité de stimuler une croissance verte. La réunion du G20 (dirigeants des pays industrialisés et émergents), le 2 avril prochain à Londres, devrait fournir l'occasion de donner une impulsion à cette tendance. MT

Chiffre du mois

95% : les émissions de GES de la Turquie ont augmenté de 95% entre 1990 et 2006. Sur cette période, parmi les six GES visés par Kyoto, c'est le N₂O qui a connu la plus forte hausse (+265%) (Source : CCNUCC, 2008. Voir p.3).

Indicateur du mois

Evolution de la valeur du quota de CO₂ sur le marché de l'UE du 1^{er} janvier 2008 au 19 février 2009



Source : Point Carbon (février 2009)

ACTUALITES SUR LE SITE WEB

Pour ceux ou celles d'entre vous qui ne le savent pas déjà, le CITEPA anime une rubrique Actualités sur son site. Mise à jour régulièrement, elle fournit des brèves sur les nouveautés politiques, législatives, scientifiques et technologiques, et sur les événements marquants, dans le domaine de la pollution de l'air et du changement climatique.

=> www.citepa.org/actualites/index.htm

A la une



AU NIVEAU INTERNATIONAL

SPECIAL USA : Le point sur la nouvelle politique énergie-climat du Président Obama

Dès son entrée en fonction, le 20 janvier 2009, le 44^e Président des Etats-Unis, Barack Obama, a rendu public son plan en matière d'énergie et de climat. Baptisé Nouvelles Energies pour les Etats-Unis, ce plan a été élaboré en collaboration avec Joe Biden, désormais Vice-Président. Les grandes lignes du plan sont les suivantes :

- création de 5 millions de nouveaux **emplois** en investissant 150 Md\$ (116 Md€) au cours de la prochaine décennie en vue de catalyser les efforts du secteur privé pour la transition vers une société sobre en carbone (par la mise en œuvre de technologies peu émettrices de gaz à effet de serre, GES) ;
- **objectif** : économiser, d'ici 10 ans, une quantité de pétrole supérieure à celles que les Etats-Unis importent actuellement du Moyen Orient et du Venezuela cumulées (éliminer en 10 ans les **importations** actuelles de ces deux régions) ;
- mise en circulation, d'ici 2015, d'un million de **voitures hybrides électriques** qui seront construites aux Etats-Unis et qui consommeront l'équivalent de 1,6 litre/100 km, contre une moyenne de 8,4 litres/100 km aujourd'hui ;
- part de 10% d'**énergies renouvelables** dans la consommation d'énergie totale d'ici 2012 pour atteindre 25% d'ici 2025 ;
- introduction d'un **système fédéral d'échange de quotas d'émission** de GES assorti d'un **plafond** fédéral couvrant tous les secteurs de l'économie afin d'atteindre une réduction des émissions de GES de 80% d'ici 2050.

Dans un discours prononcé le 26 janvier 2009, le Président Obama a souligné que "l'époque où Washington traînait les pieds est révolue. Mon administration ne niera pas les faits, nous serons guidés par eux. Nous ne pouvons pas nous permettre de refile la responsabilité aux autres [...]".

"[...] Nous montrerons clairement au monde que les Etats-Unis sont prêts à jouer un rôle moteur. Pour protéger notre climat [...], nous devons rallier une véritable coalition mondiale".

Le 26 janvier 2009, Barack Obama a également signé deux **directives présidentielles** revenant sur l'ère précédente :

- une première qui ordonne au Secrétaire d'Etat aux Transports d'adopter une réglementation fixant des **normes de consommation de carburant pour les voitures neuves** à compter de 2011 pour les nouveaux modèles, ce qui doit conduire à une moyenne pour le parc américain des voitures neuves, de 6,8 litres/100 km d'ici 2020 ;
- une deuxième qui demande à l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) de réévaluer l'opportunité de sa décision du 19 décembre 2007 (prise sous l'ancienne administration) de rejeter la demande remise par la Californie (le plus grand marché des voitures aux Etats-Unis) d'adopter ses propres **normes d'émission de CO₂ des voitures neuves**, plus strictes que celles des normes fédérales.

Enfin, le 26 janvier 2009, la nouvelle Secrétaire d'Etat, Hillary Clinton, a nommé **Todd Stern ambassadeur spécial pour le climat**. Sous la Présidence de Bill Clinton, M. Stern a été le négociateur national en chef sur le climat aux conférences onusiennes de Kyoto (1997) et de Buenos Aires (1998). Dans ses nouvelles fonctions, Todd Stern sera le conseiller principal sur la stratégie et la politique climat internationales des Etats-Unis. A ce titre, il sera le négociateur en chef dans le cadre des négociations internationales, et surtout celles prévues cette année en vue de conclure un futur accord multilatéral à Copenhague fin 2009. Cette nomination envoie un signal fort au reste du monde.

=> www.whitehouse.gov/agenda/energy_and_environment

Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA)

7 Cité Paradis, F-75010 Paris - Tél 01.44.83.68.83. Fax 01.40.22.04.83 - Courriel : infos@citepa.org - Site web : www.citepa.org
Rédacteur en chef : Mark Tuddenham - Directeur de la publication : Jean-Pierre Fontelle, directeur du CITEPA. ISSN : 1291-2344

GRENELLE : Vote au Sénat du projet de loi Grenelle 1

Le 10 février 2009, le projet de loi de programme sur la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dit Grenelle 1) a été adopté en 1^{ère} lecture par le Sénat à une large majorité. Ce vote fait suite à l'adoption en 1^{ère} lecture du texte à la quasi-unanimité par l'Assemblée Nationale le 21 octobre 2008⁽¹⁾. Malgré les 825 amendements déposés dont plus de 260 ont été acceptés, le texte n'a subi aucune modification majeure lors de son premier passage au Sénat. Le projet de loi ainsi modifié doit maintenant être soumis à une 2^e lecture dans les deux chambres du Parlement.

⁽¹⁾ Voir CDL n° 118 p.2 et ED n° 169 p.1.21.

www.legrenelle-environnement.fr

BONUS-MALUS : Modification du dispositif

Annoncé par le Président de la République le 4 décembre 2008 dans le cadre du Plan de relance de l'économie et confirmé le 9 février 2009 à l'occasion du lancement d'un plan d'actions de soutien au secteur automobile (le Pacte automobile), le dispositif du bonus-malus⁽²⁾ a été modifié pour 2009. Celui-ci a été mis en place le 5 décembre 2007 (pour le bonus) et le 1^{er} janvier 2008 (le malus). Ce dispositif a eu pour conséquence un changement des comportements : en 2008, les ventes de véhicules émettant 130 g CO₂/km ou moins ont progressé de 46% pour représenter 45% des ventes totales (contre 30% en 2007). Les véhicules émettant plus de 160 g CO₂/km représentaient en 2008 14% des ventes totales (contre 24% en 2007). Les modifications, ainsi que les adaptations pour tenir compte de situations spécifiques, pour l'année 2009, établis par le décret n° 2009-66 du 19 janvier 2009 (JO du 20) et par la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 (articles 33 à 35), sont les suivantes :

- depuis le 4 décembre 2008 et jusqu'au 31 décembre 2009, le montant de la prime à la casse est porté de 300 € à 1 000 € ;
- le champ d'application de la prime à la casse est étendu aux véhicules anciens de plus de 10 ans mis à la casse (contre 15 ans pour l'année 2008) pour l'achat de véhicules neufs émettant 160 g CO₂/km ou moins (contre 130 g CO₂/km pour 2008) et de camionnettes (véhicules utilitaires légers ou VUL) neuves, sans conditions d'émissions spécifiques de CO₂. Le seuil d'émissions spécifiques pour les voitures a donc été révisé à la hausse ;
- le bonus spécifique de 5 000 € pour les véhicules émettant 60 g CO₂/km au plus est désormais ouvert aux VUL ;
- familles nombreuses : pour le calcul du malus, le niveau d'émission des véhicules est diminué de 20 g CO₂/km par enfant à charge à compter du 3^e enfant ;
- les handicapés bénéficient désormais d'une exonération du malus ;
- véhicules flex-fuel (utilisant jusqu'à 85% d'agrocaburants) émettant au plus 250 g CO₂/km : pour le calcul du malus, un abattement de 40% s'applique aux valeurs des émissions de CO₂. En clair, ces véhicules ne sont plus soumis au malus.

Quant au **malus annuel** dont l'entrée en vigueur début 2009 avait été annoncée par le Ministre de l'Ecologie le 1^{er} juillet 2008⁽³⁾, celle-ci est reportée au 1^{er} janvier 2010, date à partir de laquelle il sera perçu. Il est applicable aux véhicules immatriculés, à compter du 1^{er} janvier 2009, émettant plus de 250 g CO₂/km en 2009. Ce seuil sera ramené à 245 g CO₂/km en 2010 et 2011 et à 240 g CO₂/km en 2012 et au-delà. Des exonérations sont prévues, notamment pour les sociétés soumises à la taxe sur les véhicules de société (TVS)⁽⁴⁾. Le montant du malus annuel est fixé à 160 € et s'applique à partir de l'année qui suit la délivrance du certificat d'immatriculation. Le malus à l'achat et le malus annuel ne se cumulent donc pas. Un décret fixera les modalités d'application de ces dispositions établies dans la loi n° 2008-1443 du 30 décembre 2008 de finances rectificatives pour 2008 (article 75).

Le coût budgétaire du bonus-malus a été évalué à 295 M€ pour 2008 et à 250 M€ pour 2009 (hors prime à la casse). Celle-ci représente un effort supplémentaire pour l'Etat de 250 M€ en 2009.

Par ailleurs, dans le cadre du Pacte automobile et pour stimuler l'innovation du secteur, des prêts pour un montant maximum de 250 M€ pourront être mobilisés pour participer au financement de programmes de recherche et de développement collaboratifs. Cette mesure s'inscrit dans le prolongement du Plan Véhicules sobres en carbone, annoncé par le Président de la République le 9 octobre 2008⁽⁵⁾. Un des principaux objectifs est de faire émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction pour les véhicules hybrides et les véhicules électriques. Enfin, pour soutenir les initiatives industrielles sur ces sujets, la dotation du fonds démonstrateur de l'ADEME consacré à ce type de projets sera augmentée de 50 M€.

⁽²⁾ Voir ED n° 167 p.1.23. ⁽³⁾ Voir CDL n° 116 p.2. ⁽⁴⁾ Voir ED n° 161 p.1.57.

⁽⁵⁾ Voir CDL n° 118 p.2.

www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do

INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES : Priorités 2009

Le Ministre de l'Ecologie a transmis aux Préfets une circulaire datée du 20 janvier 2009 sur les thèmes d'actions nationales de l'inspection des installations classées (IC) pour l'année 2009, avec en annexe le programme détaillé. Parmi les actions prioritaires pour 2009, dans le domaine de la pollution de l'air figure la **mise en œuvre des meilleures techniques disponibles pour les installations** relevant de la directive 96/61/CE (IPPC). Parmi les autres actions nationales figurent :

- la **réduction des émissions de composés organiques volatils (COV)** : le traitement et le nettoyage de surfaces à l'aide de solvants chlorés (rubrique n° 2564 de la nomenclature des IC) et la réparation automobile (rubrique n° 2930) ;
- le contrôle de la mise en conformité des sites pour vérifier l'intégration des prescriptions réglementaires sur le **fonctionnement des circuits de fluides frigorigènes fluorés** ;
- l'examen des dispositions prises concernant l'**efficacité énergétique dans les installations de combustion de plus de 50 MW_{th}**.

Enfin, parmi les quatre actions "coup de poing" pour 2009, une porte sur la **prévention des pollutions dans les stations-service** (maîtrise des émissions de COV).

www.ecologie.gouv.fr/Actions-nationales-2009.html

TRANSPORTS : Création d'un Observatoire

Suite au Grenelle de l'Environnement, un Observatoire énergie-environnement des transports (OEEET)⁽⁶⁾ a été créé. Cet observatoire, dont la présidence a été confiée le 10 décembre 2008 à Yves Crozet du Laboratoire d'économie des transports (LET) par le Ministre de l'Ecologie et le Secrétaire d'Etat aux Transports, est co-animé par l'ADEME, le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du MEEDDAT et le CITEPA. Un conseil de validation (CV), où les cinq collègues du Grenelle (Etat, collectivités territoriales, entreprises, syndicats, ONG) sont représentés, oriente et approuve les travaux réalisés dans les commissions techniques (marchandises, voyageurs, infrastructures,...). Le CV s'est réuni pour la première fois le 5 février 2009.

⁽⁶⁾ Voir ED n° 167 p.1.23.

AGRICULTURE : Plans de performance énergétique

Le 3 février 2009, le Ministre de l'Ecologie et la nouvelle Secrétaire d'Etat à l'Ecologie ont présenté le Plan de performance énergétique (PPE) des exploitations agricoles. Ce dispositif, qui découle du Grenelle de l'Environnement, a été inscrit dans le projet de loi de programme Grenelle 1⁽⁷⁾ (voir ci-contre). Le PPE vise à permettre la réalisation de 100 000 diagnostics énergétiques des exploitations agricoles sur la période 2009-2013 et de soutenir les projets de maîtrise de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables. Une enveloppe de 30 M€ y est consacrée dans le cadre du Plan de relance de l'économie du 4 décembre 2008. Six conventions entre le Ministère de l'Agriculture et des partenaires privés et publics (ADEME, EDF, GDF-Suez, APCA, FNCUMA,...) appuyant cette démarche ont été signées.

⁽⁷⁾ Voir ED n° 169 p.1.23 et p.1.45.

[ED n° 170 \(sortie prévue mi-avril 2009\) comportera plus de détails.](#)

TRANSPORTEURS : Engagements de réduction de CO₂

Le 16 décembre 2008, le MEEDDAT, l'ADEME et 10 entreprises de transport routier de marchandises ont signé la **charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂**. Elaborée en concertation avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) et la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), la charte a déjà été signée par six entreprises de ce secteur le 19 mars 2007⁽⁸⁾. A ce jour, les 16 chartes signées couvrent environ 16 000 poids lourds en France, soit environ 3% du parc national (source : CCFA) et 18 000 conducteurs. Les **plans d'action** triennaux mis en place par les 10 entreprises visées permettront d'éviter près de 90 000 t CO₂ (soit 0,3% du total des émissions de CO₂ des poids lourds en 2006⁽⁹⁾) et la consommation de plus de 20 millions de litres de gasoil.

Cette approche proposée aux entreprises volontaires vise à fournir aux entreprises du secteur un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu au niveau national, dans le cadre des activités du nouvel Observatoire énergie-environnement des transports (voir p.2), couplé à des indicateurs de suivi pour évaluer la réalisation des engagements pris et des gains en matière de réduction des émissions de CO₂ obtenus. Cette démarche, jusque-là mise au point au niveau national, va être déclinée par région pour toucher l'ensemble des entreprises du secteur. Elles vont suivre une démarche en quatre étapes :

- une auto-évaluation pour réaliser un suivi de ses consommations de carburant ;
- la réalisation du diagnostic CO₂ en vue de définir un plan d'actions ;
- la signature de la charte au niveau régional ;
- le suivi annuel de l'état d'avancement des engagements (à transmettre une fois par an par l'entreprise signataire à la délégation régionale de l'ADEME et à la Direction Régionale de l'Équipement).

⁽⁸⁾ Voir CDL n° 102 p.2. ⁽⁹⁾ Source : CITEPA/SECTEN, mis à jour février 2008.

ED n° 170 (sortie prévue mi-avril 2009) comportera plus de détails.

Politique de l'UE – en bref



- **IPPC** : le 22 janvier 2009, la Commission de l'Environnement du Parlement européen (PE) a adopté, à une large majorité (43 voix pour, 10 contre et 5 abstentions) et moyennant de nombreux amendements, un rapport établi par l'eurodéputé allemand Holger Kraemer sur la proposition de directive relative aux émissions industrielles (refonte de la directive sur la prévention et la réduction intégrées de la pollution ou IPPC)⁽¹⁰⁾.
- **COUCHE D'OZONE** : le 22 janvier 2009, la Commission de l'environnement du PE a approuvé le rapport établi par l'eurodéputé néerlandais Johannes Blokland sur la proposition de règlement relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone (refonte du règlement n° 2037/2000)⁽¹¹⁾.
- **EUROVIGNETTE** : le 11 février 2009, la Commission des Transports du PE a approuvé, moyennant plusieurs amendements, le rapport établi par l'eurodéputé belge Saïd El Khadraoui sur la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive Eurovignette)⁽¹²⁾. Selon le compromis auquel la Commission des Transports est parvenue, les Etats membres (EM) seraient notamment autorisés à appliquer aux poids lourds une redevance pour congestion à condition que celle-ci vise également les voitures. Avant de pouvoir instaurer cette redevance, les EM seraient tenus de présenter une analyse coûts/bénéfices et un plan établissant leurs mesures prévues pour réduire la congestion. Un amendement qui avait été déposé, visant à intégrer les émissions de CO₂ (en plus de celles des polluants atmosphériques) aux coûts externes imputables, a été rejeté. A noter enfin qu'un accord au sein du Conseil de l'UE sur ce texte semble peu probable dans un avenir proche.

Ces trois textes devraient être soumis au vote du PE en plénière en mars 2009.

⁽¹⁰⁾ Voir CDL n°121 p.4 et ED n°169 p.1.89. ⁽¹¹⁾ Voir ED n°168 p.1.227. ⁽¹²⁾ Voir ED n°168 p.1.185.

- **AVIATION ET LE SCEQE** : la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive quotas 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) de gaz à effet de serre a été publiée au JOUE (L 8 du 13 janvier 2009)⁽¹³⁾. Les Etats membres (EM) devront transposer les dispositions du texte en droit national avant le 2 février 2010. La Commission européenne a publié, le 11 février 2009, une liste provisoire des opérateurs d'aéronefs qui seront visés par le SCEQE à compter du 1^{er} janvier 2012. La liste a été établie en association avec l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). Les EM et les autres parties prenantes sont invités à soumettre leur avis avant le **31 mars 2009**.

⁽¹³⁾ Voir CDL n°116 p.3.

ec.europa.eu/environnement/climat/aviation_en.htm

DOSSIER SPECIAL : TURQUIE



Ratification du Protocole de Kyoto

Le 5 février 2009, le Parlement turque a approuvé par une majorité écrasante (243 voix pour, 3 contre) la ratification du Protocole de Kyoto. Après avoir hésité pendant plusieurs années à ratifier celui-ci en raison du coût économique associé, la Turquie avait annoncé en juin 2008 son intention de le faire. La décision intervient à la suite d'une forte pression de la part de l'UE et des ONG environnementales internationales. Plus de 10 ans après la signature du Protocole (décembre 1997), la Turquie devient ainsi le 184^e pays à l'avoir ratifié. Il lui reste à déposer son instrument de ratification auprès du Secrétariat à la Convention Climat. La Turquie a ratifié celle-ci le 24 février 2004 et elle est entrée en vigueur pour ce pays le 24 mai 2004. Elle figure à l'annexe I de la Convention Climat parmi les 26 pays industrialisés et les 14 pays européens ayant une économie en transition. La Turquie ne figure pas à l'annexe B du Protocole de Kyoto et de ce fait, celui-ci ne lui assigne pas d'objectifs de réduction des émissions de GES.

A cette occasion, le CITEPA présente des chiffres clés sur la Turquie pour situer la problématique dans un contexte plus large et l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans ce pays.

Indicateurs clés pour la Turquie et comparaison avec la France

Indicateurs clés	Turquie	France
Population 2005 (millions)	80	61
Densité 2005 (habitants/km ²)	93	111
Superficie du pays (1000 km ²)	783,6	551,5
Croissance du PIB 2007 (en %)	4,5	2,2
Production d'énergie 2006 (Mtep)	26,3	137
Consommation finale électricité 2006 (TWh)	141,4	429,9
Consommation électricité par habitant 2006 (kWh/hab)	2 053	7 585

Sources : AIE, Nations Unies, Banque mondiale, 2009

Selon les projections des Nations Unies, la population de la Turquie va passer à 92,5 millions en 2030 pour atteindre 99 millions en 2050 (soit une hausse de 24% sur la période 2005-2050) (source : UN/UNPP).

Quant aux **émissions de GES** (CO₂, N₂O, CH₄, PFC, HFC, SF₆), elles sont passées de 170,1 Mt CO₂e en 1990 à 331,8 Mt CO₂e en 2006 (+95%). Sur la période 1990-2006, parmi ces six GES, ce sont les émissions de **N₂O** qui ont connu la plus forte hausse (+265%) pour atteindre 4,6 Mt CO₂e en 2006. Les émissions de **CH₄** ont crû de 72% pour s'établir à 50,3 Mt CO₂e en 2006. Les émissions de CO₂ étaient de 273,7 Mt en 2006 (source : CCNUCC, toutes les données hors UTCTF).

Il n'est pas possible de dégager des tendances d'émission à long terme pour les **trois gaz fluorés** en raison de la non-disponibilité des données avant l'année 2000. Elles sont passées de 1,1 Mt CO₂e en 2000 à 3,1 Mt CO₂e en 2006 (+175%) (source : CCNUCC).

Les émissions de CO₂ par habitant en Turquie se situaient autour de 3,3 t CO₂/hab en 2006 (6 t CO₂/hab pour la France) (source : AIE 2008, émissions de CO₂ issues de la combustion des combustibles fossiles).

=> unfccc.int/resource/docs/2008/sbi/eng/12.pdf



CLIMAT : Propositions de la Commission pour Copenhague

Le 28 janvier 2009, la Commission européenne a publié une communication⁽¹⁴⁾ formulant ses propositions en vue d'un nouvel accord multilatéral de lutte contre le changement climatique pour la période post-2012. Le document présente la position de l'UE pour les négociations qui se dérouleront dans les mois à venir et qui doivent déboucher sur la conclusion du nouvel accord à la Conférence des Nations Unies sur le climat prévue à Copenhague en décembre 2009. La communication aborde trois questions clés :

- les objectifs et actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et pour s'adapter au changement climatique,
- le financement des actions de réduction et d'adaptation,
- la mise en place d'un marché mondial de CO₂.

D'entrée de jeu, la Commission souligne que les émissions mondiales de GES doivent être réduites d'au moins 50% d'ici 2050 (base 1990).

Pays industrialisés : nouveaux objectifs de réduction

L'accord devrait définir pour les pays industrialisés de nouveaux objectifs de réduction s'appliquant à l'ensemble de l'économie. La répartition de l'objectif global des pays industrialisés doit être équitable et garantir la comparabilité de l'effort. Pour calculer les efforts de chaque Etat, la Commission préconise le recours à quatre paramètres :

- le **PIB par habitant**, qui reflète la **capacité du pays à financer des réductions** d'émissions au niveau national et à acheter des crédits de réduction des émissions aux pays en développement ;
- les **émissions de GES par unité de PIB**, qui indiquent le **potentiel de réduction** des émissions de GES du pays concerné ;
- **l'évolution des émissions de GES sur la période 1990-2005**, qui permet la prise en compte des **mesures nationales de réduction** des émissions adoptées à un stade précoce ;
- **les tendances démographiques sur la période 1990-2005**, qui permettent de prendre en compte le lien entre les effectifs de la population et les émissions de GES totales.

Pour déterminer les contributions supplémentaires à l'effort global de réduction des émissions pour la période post-2012, il faut prendre comme **année de référence 1990**. L'effort total pour le groupe des pays industrialisés devrait correspondre à une **réduction de 30% par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2020**.

Pays en développement (PED) : actions de réduction à réaliser

Les PED (sauf les pays les moins avancés) devraient adopter d'ici fin 2011 des stratégies de développement sobre en carbone afin de limiter d'ici 2020 la hausse de leurs émissions de GES à un niveau inférieur de 15 à 30% du niveau tendanciel.

Transports aériens et maritimes internationaux

Le futur accord doit définir des objectifs visant à réduire l'impact des secteurs des transports aériens et maritimes internationaux, en ramenant leurs émissions au-dessous du niveau de 2005 d'ici 2020, et nettement au-dessous du niveau de 1990 d'ici 2050.

Financement des mesures de réduction

La communication définit des **principes** qui devront sous-tendre l'architecture financière internationale à mettre en place pour soutenir la lutte contre le changement climatique. **Les investissements supplémentaires nets à l'échelle mondiale devraient avoisiner les 175 Md€ par an d'ici 2020**, dont plus de la moitié devra être investi dans les PED, et notamment dans le secteur forestier.

Marché mondial de CO₂

L'UE doit encourager la création, d'ici 2015, d'un marché de CO₂ au niveau de l'OCDE, lequel serait ensuite élargi, d'ici 2020, aux PED économiquement plus avancés. Enfin, pour ces derniers et les secteurs économiques hautement compétitifs, le **mécanisme de développement propre** doit être progressivement supprimé pour faire place à un mécanisme sectoriel d'octroi de crédits carbone.

=> ED n° 170 comportera une synthèse plus détaillée. ⁽¹⁴⁾ COM(2009) 39 final.



AUSTRALIE : Vers un système d'échange de quotas



Le 15 décembre 2008, le Gouvernement australien a publié un Livre blanc sur un système national d'échange de quotas d'émission (*Carbon Pollution Reduction Scheme* ou CPRS) de gaz à effet de serre (GES). Ceci fait suite au Livre vert publié le 16 juillet 2008⁽¹⁵⁾ qui a lancé une vaste consultation nationale. En tenant compte des résultats de celle-ci, d'une évaluation technique (*Garnaut Review*), et d'une analyse coûts-bénéfices (publiée par le Ministère de l'Economie le 30 octobre 2008), le Livre blanc présente la conception et l'architecture du futur système d'échange, et fixe des **objectifs nationaux** à moyen terme : une fourchette de réduction comprise entre 5 et 15% d'ici 2020 des émissions de GES par rapport aux niveaux de 2000 (soit une réduction entre 4 et 14%, base 1990) :

- **réduction de 5%** : engagement national minimal sans condition, quelle que soit l'action de réduction des autres Etats,
- **réduction de 15%** : engagement national dans le contexte d'un accord mondial où tous les pays à forte économie s'engagent à réduire substantiellement les émissions et où tous les pays développés souscrivent à la réalisation de réductions comparables à celles prévues par l'Australie.

Ces engagements se traduisent par une **réduction d'émissions par habitant de 27 à 34% à l'horizon 2020**, base 1990. Après le Luxembourg, l'Australie est le 2^e pays industrialisé au monde où les émissions par habitant sont les plus élevées : 19,02 t CO₂/hab en 2006 (USA : 19 t CO₂/hab, France : 5,97 t CO₂/hab, *source AIE, 2008*).

Entre 1990 et 2006, les émissions de GES (hors UTCF) ont crû de 29% (*source : CCNUCC, 2008*). Selon les analyses du Ministère du Changement Climatique (DCC), en l'absence de politiques et mesures supplémentaires, l'Australie connaîtra une nouvelle hausse de 20% de ses émissions de GES en 2020 comparativement aux niveaux de 1990. Le CPRS constituera le principal mécanisme par lequel le pays cherchera à atteindre ses objectifs de réduction. Le Gouvernement australien compte introduire le CPRS le 1^{er} juillet 2010, assorti d'un **plafonnement** et d'un dispositif de **surveillance**, de **déclaration** et de **vérification** des émissions des quelque 1 000 entreprises visées (75% des émissions nationales de GES). Le CPRS couvrira les six GES du panier de Kyoto et visera les émissions des secteurs suivants : production d'énergie, transports, émissions fugitives, procédés industriels, déchets et forêts. Il a été décidé de ne pas inclure initialement le secteur de l'agriculture pour des raisons pratiques mais un réexamen est prévu en 2013 pour déterminer l'opportunité de le couvrir à partir de 2015. Le Gouvernement doit annoncer en 2010 les plafonds fixés pour les cinq premières années. ⁽¹⁵⁾ Voir CDL n° 116 p.4. Voir aussi ED n° 165.

- www.climatechange.gov.au/whitepaper/summary/index.html
- www.treasury.gov.au/lowpollutionfuture/report/default.asp

Agenda

30 mars 2009, Paris (MEEDDAT)

Météo, pollution de l'air et climat

Journée organisée par la Société Météorologique de France (SMF)

www.smf.asso.fr

22 avril 2009, Londres (UK)

Les stratégies de réduction des émissions de CO₂ pour les entreprises

5^e Conférence annuelle organisée par *Environmental Data Services* (ENDS)

www.endscarbonfootprints.com

22-24 avril 2009, Londres (UK)

La réduction des émissions atmosphériques des navires

Séminaire organisé par la *Lloyd's Maritime Academy*

www.lloydsmaritimeacademy.com/LW1068

L'adhésion au CITEPA est ouverte à toute personne physique ou morale. Elle donne droit à l'envoi de *C'est dans l'Air*, des *Etudes Documentaires* et, à titre gratuit ou à des tarifs préférentiels, à certains services d'information tels que conseils, publications, formations ou colloques. Le montant de la cotisation est de 1 064,44 € TTC par an.