

Synthèse et traduction Rapport du PNUÉ sur le climat du 9 décembre 2020 : « Emissions Gap Report 2020 »

Le présent rapport évalue la différence entre les émissions de gaz à effet de serre (GES) estimées pour respecter l'objectif de l'Accord de Paris (i.e. limiter la hausse moyenne de la température mondiale à moins de 2°C ou 1.5°C en 2100 par rapport aux niveaux préindustriels) et les émissions de GES correspondant aux engagements d'atténuation annoncés par les pays signataires (CDNs¹). Cette différence entre « où nous devrions être » (impératifs de l'Accord de Paris) et « où nous sommes susceptibles d'être » (hypothèses vraisemblables basées sur les annonces des pays) est appelée « écart d'émissions » (*Emissions Gap*).

Ce rapport étudie notamment deux domaines très pertinents pour combler cet écart d'émissions : les secteurs du transport maritime et de l'aviation (n.b. secteurs non couverts par les CDNs) et les changements de mode de vie.

1. Les émissions de GES ont continué à augmenter en 2019.

Les émissions globales de GES ont continué à augmenter pour la troisième année consécutive en 2019, atteignant un chiffre record de 52.4 GtCO₂e [+/- 5.2 GtCO₂e] sans les émissions dues au changement d'affectation des terres (émissions globales de 59.1 GtCO₂e [+/- 5.9 GtCO₂e] avec les émissions dues au changement d'affectation des terres).

Au cours de la dernière décennie, les quatre principaux émetteurs (Chine, États-Unis, UE27+UK et Inde) ont contribué à 55% des émissions totales de GES (sans changement d'affectation des terres). Les sept principaux émetteurs (les quatre principaux + Fédération de Russie, Japon et transport international) ont contribué à hauteur de 65%, et les pays du G20 sont responsables de 78% de ces émissions.

Les pays riches induisent généralement des émissions de « consommation » (importation de produits primaires et secondaires) plus importantes que leurs émissions « territoriales » (production plus propre, économie de service).

2. Les émissions de CO₂ pourraient diminuer d'environ 7% en 2020 (par rapport aux émissions de 2019) en raison de la crise sanitaire. Toutefois, les concentrations atmosphériques de GES continuent d'augmenter.

3. La crise sanitaire ne permet qu'une réduction à court terme des émissions globales. Cette réduction ne contribuera pas de façon significative à la réduction des émissions d'ici 2030, à moins que les pays ne privilégient une relance économique qui intègre une forte décarbonisation.

4. Le nombre croissant de pays qui s'engagent à atteindre zéro émission nette d'ici 2050 constitue l'évolution la plus importante et la plus encourageante de la politique climatique en 2020. Pour demeurer réalisables et crédibles, il est impératif que ces engagements se traduisent rapidement par des politiques et des mesures fortes à court terme et qu'ils transparaissent dans les CDNs.

Pour l'heure, 126 pays (correspondant à 51% des émissions globales de GES) ont officiellement adopté ou annoncé des objectifs de zéro émission nette (ou étudient cette possibilité). A ce titre, la France et le Royaume-Uni ont inscrit dans la loi leurs objectifs de zéro émission nette de GES d'ici 2050, l'UE vise zéro émission nette de GES d'ici 2050, la Chine a annoncé des plans pour atteindre la neutralité carbone avant 2060, le Japon a annoncé un objectif de zéro émission nette de GES d'ici 2050, la République de Corée prévoit d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (selon un

¹ L'Accord de Paris prévoit que chaque pays décrive et communique ses actions climatiques pour l'après-2020, actions qui sont appelées « contributions déterminées au niveau national » (CDNs). Pour plus d'information :

<https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/l-accord-de-paris/nationally-determined-contributions-ndcs/contributions-determinees-au-niveau-national-ndcs>

discours du président au parlement), le Canada a indiqué son intention de légiférer sur un objectif de zéro émission nette d'ici 2050 (CO₂ ou GES ?), etc.

Si ces annonces d'objectifs sont très encourageantes, elles mettent en évidence l'énorme écart entre l'ambition de ces objectifs et le niveau insuffisant d'ambition des CDN pour 2030. Il y a une incohérence entre les niveaux d'émissions prévus par les politiques actuelles, ceux prévus par les CDN actuelles d'ici 2030, et ceux nécessaires pour atteindre les objectifs de zéro émission nette d'ici 2050.

Pour réaliser des progrès significatifs en vue d'atteindre l'objectif de l'Accord de Paris d'ici 2030 (stabilisation de la température à long terme), deux étapes s'imposent : 1) les pays doivent élaborer des stratégies à long terme conformes à l'Accord de Paris et 2) les CDN doivent être conformes aux objectifs de zéro émission nette.

5. Collectivement, les membres du G20 devraient pouvoir respecter les modestes engagements pris à Cancun² pour 2020, mais ils ne sont pas en voie de respecter leurs engagements en matière de CDN à l'horizon 2030 (neuf membres sont en bonne voie, cinq ne le sont pas, et deux manquent d'information).

6. L'écart d'émissions (entre les impératifs et les annonces) n'a pas été réduit par rapport à 2019 et demeure inchangé par la crise sanitaire. D'ici 2030, les émissions annuelles doivent être inférieures de 15 GtCO₂e [± 3 GtCO₂e] à celles des actuelles CDN non-conditionnelles³ pour l'objectif de 2°C, et de 32 GtCO₂e [± 3 GtCO₂e] pour l'objectif de 1.5°C.

L'écart entre les émissions estimées à l'échelle globale d'ici 2030 selon les scénarios établis d'après les CDN et les trajectoires d'émissions visant à limiter le réchauffement en-deçà de 2°C et de 1.5 °C est très important.

7. Les CDN actuelles demeurent nettement insuffisantes pour atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris. En l'état, elles conduiraient à une augmentation de la température moyenne globale d'au moins 3°C d'ici la fin du siècle.

Les pays doivent collectivement tripler leurs ambitions en matière de CDN pour atteindre un objectif de 2°C et plus que les quintupler pour atteindre l'objectif de 1.5°C.

La réduction requise des émissions pour atteindre d'ici 2030 des niveaux conformes aux scénarios de 2°C et de 1.5°C a augmenté de façon remarquable. À l'heure actuelle, cette réduction requise des émissions est environ deux et quatre fois plus élevée (respectivement) que ce qu'elle aurait été si des mesures collectives sérieuses de lutte contre le changement climatique avaient été entreprises en 2010. Si l'on ne réduit pas considérablement les émissions globales d'ici 2030, il sera impossible de maintenir le réchauffement de la planète en dessous de 1.5°C.

8. Les dépenses budgétaires des gouvernements pour faire face à la crise sanitaire sont d'une ampleur sans précédent, s'élevant actuellement à environ 12'000 milliards de dollars américains à l'échelle mondiale, soit 12% du PIB mondial en 2020.

9. Jusqu'à présent, la possibilité d'utiliser les mesures budgétaires de sauvetage et de relance pour stimuler l'économie tout en accélérant la transition bas-carbone a été largement manquée.

² En 2010, de nombreux pays ont soumis leurs stratégies et objectifs de réduction des émissions de GES au Secrétariat du CCNUCC pour la période allant jusqu'en 2020.

³ Les CDN conditionnelles dépendent de conditions, telles que la capacité des législatures nationales à promulguer les lois nécessaires, la capacité de soutien financier ou technique, etc. Les CDN non-conditionnelles ne sont pas subordonnées à de telles conditions et peuvent donc en principe être réalisées « sans condition ».

Jusqu'en octobre 2020, Les dépenses budgétaires liées à la crise sanitaire ont principalement soutenu le statu quo mondial en matière de production économique à forte teneur en carbone, ou ont eu des effets neutres sur les émissions de GES.

Sur la base des quatre principaux indicateurs des investissements budgétaires liés à la situation sanitaire, peu de membres du G20 sont passés de la parole aux actes en termes de mesures de sauvetage et de relance sobres en carbone.

Les politiques ayant des effets positifs sur la réduction des émissions de GES ont été un peu plus fréquentes dans le cadre des mesures de relance que des mesures de sauvetage.

10. Les premières mesures budgétaires de sauvetage et de relance dans le cadre de la crise sanitaire fournissent des renseignements précieux aux décideurs publics qui conçoivent des mesures pour l'avenir proche.

De nombreuses mesures budgétaires de sauvetage et de relance peuvent simultanément soutenir une reprise économique rapide, créatrice d'emploi et rentable, mais aussi une transition sobre en carbone (ex. soutien aux technologies et aux infrastructures zéro émission, soutien à la recherche et au développement de technologies zéro émission, réforme budgétaire des subventions aux combustibles fossiles, solutions fondées sur la nature, etc.).

À l'inverse, certaines mesures budgétaires de sauvetage et de relance sont susceptibles de pérenniser un développement à forte teneur en carbone et nuisible à l'environnement (ex. investissements dans les infrastructures fondées sur les combustibles fossiles, incitations fiscales pour des technologies et des projets à forte teneur en carbone, dérogations ou allègements en matière de réglementation environnementale, sauvetage d'entreprises à forte intensité de combustibles fossiles sans conditions pour une transition bas-carbone ou pour la durabilité environnementale, etc.).

11. Les secteurs du transport maritime et de l'aviation représentent actuellement environ 5% des émissions mondiales de CO₂ et devrait augmenter considérablement. Les émissions internationales de ces secteurs ne sont pas couvertes par les CDNs et devraient représenter entre 60 et 220% des émissions de CO₂ admissibles d'ici 2050 (selon le scénario 1.5°C du GIEC).

Environ 71% des émissions de CO₂ du transport maritime et 65% des émissions de l'aviation sont internationales et ne sont donc pas comprises dans les totaux nationaux présentés à la CCNUCC (elles sont ajoutées « pour mémoire »).

12. Les cadres stratégiques actuels de réduction des émissions sont insuffisants et nécessitent d'être complétés pour combler l'écart entre les trajectoires actuelles (transport maritime et aviation) et les trajectoires d'émissions conformes aux objectifs de l'Accord de Paris. Ces nouvelles politiques doivent susciter des changements en matière de technologie, de fonctionnement, de consommation de carburant et de demande.

Le secteur de l'aviation entend atteindre ses objectifs (ceux de l'Organisation de l'aviation civile internationale – OACI) en s'appuyant fortement sur la compensation des émissions de carbone (n.b. la compensation ne permet pas de réduction absolue, mais fournit un délai de transition pour passer à une énergie bas-carbone et améliorer l'efficacité énergétique). Le recours à la compensation carbone n'est donc pas une solution à long terme et ne doit être envisagée qu'à titre temporaire.

Les biocarburants et le kérosène synthétique issus de la biomasse ou du CO₂ et de l'hydrogène ont une empreinte carbone inférieure à celle des hydrocarbures fossiles, à condition que la biomasse provienne d'une source durable.

L'hydrogène, matière première pour produire de l'ammoniac et des carburants synthétiques, ne présente des avantages nets que si la production est effectuée à partir d'électricité renouvelable, si le CO₂ est produit à partir de sources non-fossiles ou si le CO₂ est éliminé de l'atmosphère.

Quels que soient la matière première et le procédé, le coût du carburant augmentera considérablement, ce qui fera augmenter le coût global du transport maritime et de l'aviation. La demande devrait s'en trouver réduite (surtout dans le secteur de l'aviation), ce qui pourrait bien être le moyen le plus efficace de gérer les émissions du secteur.

13. Les changements de mode de vie sont une condition préalable à la pérennisation des réductions d'émissions de GES et pour combler l'écart d'émissions. D'après la comptabilité fondée sur la consommation, environ deux tiers des émissions globales sont liés aux activités domestiques privées.

Les émissions liées au mode de vie sont influencées par les conventions sociales et culturelles, l'environnement bâti et les cadres financiers et politiques. Les gouvernements ont un rôle essentiel à jouer pour établir les conditions propices aux changements de mode de vie : en façonnant les politiques, les réglementations et les investissements dans les infrastructures. D'autre part, il est nécessaire que les citoyens deviennent acteurs de ces changements, en prenant des mesures pour réduire les émissions individuelles et en favorisant le changement sociétal en tant que consommateurs, citoyens, propriétaires et membres de communautés. La participation de la société civile est nécessaire pour opérer des changements plus conséquents dans les systèmes sociaux, culturels, politiques et économiques au sein desquels évoluent les populations.

Les émissions liées au mode de vie sont associées à de nombreux secteurs et sources. La mobilité, le secteur résidentiel et l'alimentation contribuent chacun à près de 20% des émissions liées au mode de vie, ce qui indique un fort potentiel d'atténuation dans ces domaines. Par exemple, renoncer à un vol aller-retour long-courrier permet en moyenne de réduire les émissions individuelles annuelles de 1.9 tCO₂e, utiliser de l'électricité renouvelable peut réduire les émissions annuelles d'environ 1.5 tCO₂e par habitant (pour les personnes à revenu élevé), passer à une alimentation végétarienne peut réduire en moyenne les émissions annuelles de 0.5 tCO₂e par habitant.

Il existe de nombreux exemples montrant qu'il est possible de mener des modes de vie plus durables (bonnes pratiques) : remplacer les vols intérieurs de courte distance par des trajets ferroviaires, fournir les incitations et les infrastructures pour le cyclisme et le covoiturage, améliorer l'efficacité énergétique des logements, encourager les fournisseurs à proposer par défaut des énergies renouvelables, assurer la distribution de denrées alimentaires sobres en carbone dans le secteur public, élaborer des politiques visant à réduire le gaspillage alimentaire, etc.

14. L'équité est essentielle pour faire évoluer les modes de vie. Les émissions des 1% les plus riches de la population mondiale représentent plus de deux fois la part cumulée des 50% les plus pauvres.

Pour atteindre l'objectif de 1.5°C, il est nécessaire de réduire les émissions annuelles liées au mode de vie à environ 2 à 2.5 tCO₂e par personne d'ici 2030. Cela signifie que les 1% les plus riches devraient diviser par 30 leurs émissions actuelles, tandis que les émissions des 50% les plus pauvres pourraient augmenter d'environ trois fois leur niveau actuel moyen.

La crise sanitaire a montré que des changements de mode de vie pouvaient être opérés rapidement par les gouvernements (qui créent les conditions propices à ces changements), par les acteurs de la société civile (qui favorisent des normes sociales positives et un sentiment de l'action collective pour changer les modes de vie) et par les infrastructures (qui soutiennent les changements de comportement).

SOURCE :

www.unep.org/emissions-gap-report-2020

Attention : Dans la mesure où le contenu de ce document résulte d'un travail de traduction et/ou de simplification pour permettre une version vulgarisée, il importe de rappeler que les informations partagées dans ce cadre ne font aucunement autorité en la matière (en cas de doute, toujours se référer au document source).