



N° 18 avril 2006

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Économie des transports

Quand le droit à polluer sera une denrée rare...

L'entrée en vigueur du protocole de Kyoto le 16 février 2005 pose les premiers jalons d'un marché mondial sur lequel les permis d'émettre du CO2 s'échangeront selon la loi de l'offre et de la demande. Pour l'instant, les transports restent à l'écart du dispositif. Mais compte tenu de la part qu'ils représentent dans les émissions de CO2, les réflexions sont engagées pour voir quels instruments d'intervention économique pourraient leur être appliqués afin d'inciter les acteurs à réduire leurs émissions. Tour d'horizon des mesures qui existent déjà dans d'autres secteurs ...

Au delà de cette limite, votre permis n'est plus valable ...

Depuis plus d'un an, le protocole de Kyoto est entré en vigueur. Concrètement, cela signifie que, sur la période 2008-2012, les pays industrialisés signataires vont devoir réduire collectivement leurs émissions de gaz à effet de serre d'environ 5 % par rapport à 1990. Chacun a donc désormais une limite quantitative d'émissions. Il est cependant possible, grâce à un système d'échange d'autorisations d'émettre, de dépasser son objectif en achetant des quotas inutilisés à des pays qui sont en dessous de leurs plafonds d'émission. Dans ce contexte, l'UE des 15 s'est vu attribuer un objectif global de réduction de 8 %, qui se traduit en objectifs distincts pour chacun des Etats membres. S'inspirant du mécanisme de Kyoto, l'UE a mis en œuvre dès le 1er janvier 2005 son propre système d'échange de quotas au niveau des entreprises. Celui-ci s'applique à plus de 11 500 installations gourmandes en énergie (des installations de combustion, des raffineries

d'hydrocarbures, des cokeries, des usines fabriquant du ciment, de la chaux, du papier, etc.) situées dans toute l'UE. Le principe consiste pour chaque pays à allouer des quotas aux entreprises concernées et à permettre à celles capables de réduire leurs émissions en dessous de leurs quotas de vendre leur excédent à celles qui éprouvent des difficultés à respecter les valeurs limites. Le prix est fixé par le marché : la tonne de CO2 a ainsi oscillé entre 20 et 25 euros au 2^{ème} semestre 2005. Si une entreprise estime que les mesures de réduction des émissions sont plus coûteuses pour elle que l'achat de quotas sur le marché, elle opte pour cette dernière solution. Résultat : le système incite à réduire les émissions là où ces réductions sont moins coûteuses, rendant le coût global de réduction aussi faible que possible. La France pour sa part a réparti un quota d'émissions de 469 millions de tonnes entre 1172 entreprises.

Les émissions de GES étant un problème mondial, peu importe l'endroit où les réductions ont lieu. Ce principe permet d'effectuer les réductions là où leur coût est le plus faible. Pour cela, le protocole de Kyoto introduit des instruments d'intervention économique novateurs.



→ Outre l'échange de quotas d'émissions, le protocole de Kyoto prévoit deux autres mécanismes permettant aux pays industrialisés d'atteindre leurs objectifs au meilleur coût. Tous deux sont basés sur le même principe : financer des projets de réduction des émissions de CO₂ à l'étranger pour obtenir des

crédits d'émission pouvant être utilisés pour respecter les objectifs domestiques du protocole de Kyoto. La mise en œuvre conjointe (MOC) concerne les projets mis en œuvre dans d'autres pays industrialisés et le mécanisme de développement propre (MDP) ceux mis en œuvre dans les pays en développement.

En juillet 2005, la France a institué le système de « certificats d'économie d'énergie », fondé lui aussi sur un marché d'échanges.

Pour bénéficier de certificats blancs, les entreprises doivent mettre en œuvre des actions d'économie d'énergie additionnelles à ce qui existe déjà

La loi sur l'énergie promulguée en France le 14 juillet 2005 impose une obligation d'économie aux entreprises vendant de l'énergie (électricité, gaz, GPL, chaleur/froid) au consommateur final. Le principe est simple : l'Etat fixe un montant d'économies d'énergie à réaliser et le répartit entre les fournisseurs concernés en fonction de différents critères : montant des ventes, catégories de clients, etc. Pour réaliser ces objectifs quantifiables en unités d'énergie économisée (« certificats

blancs »), les entreprises peuvent soit générer des économies sur leurs sites, soit amener leurs clients à réaliser des économies (isolation, installation d'un chauffe-eau solaire ...), soit encore acheter des certificats blancs à d'autres acteurs qui ont su générer des économies. Des pénalités libératoires (2 centimes d'euros par kW/h) sont prévues pour les entreprises qui ne parviennent pas à remplir leur obligation d'économie.

→ Pour mesurer les économies d'énergie générées par un projet, des évaluations d'actions élémentaires standard seront réalisées avec des méthodes de calcul prédéfinies. L'objectif national d'économie d'énergie visé par le dispositif de

certificats blancs est de 54 milliards de KWh en trois ans, mesuré en énergie cumulée actualisée sur la durée de vie des projets. Ce système fonctionne déjà avec succès au Royaume-Uni et en Italie.

Peut-on transposer ces systèmes aux transports ? La réflexion est lancée ...

Le transport est à l'origine d'au moins 27 % des émissions françaises de GES et ses émissions ne cessent de croître (+ 28 % entre 1990 et 2003)

Dans le secteur des transports, le développement d'offres complémentaires au transport routier de marchandises, qui a fait l'objet d'une communication du ministre le 29 mars dernier, s'inscrit dans l'objectif de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Il existe déjà un certain nombre d'instruments utilisés à des fins environnementales : subventions, péages, fiscalité sur les carburants, accords avec les constructeurs pour abaisser le taux d'émission de CO₂ des voitures, etc. Les approches traditionnelles ont cependant leurs limites, ce qui incite à explorer plus avant la transposition au secteur des transports de certains mécanismes d'incitation financière. Certes, les difficultés sont réelles : la faisabilité de distribuer des quotas d'émission en amont se heurte à la multiplicité des acteurs

en jeux, et la possibilité de récompenser en aval des projets générateurs d'économie d'énergie se heurte à la complexité d'évaluation des économies additionnelles générées par tel ou tel projet. Mais des pistes sont explorées. Ainsi, des comportements « vertueux » (achat de pneus larges pour les véhicules lourds, récupération d'énergie au freinage pour les tramways ...) pourraient donner lieu à l'octroi de certificats blancs que les entreprises de transport pourraient monnayer auprès des distributeurs de gaz, d'électricité et de fioul domestique qui doivent en produire. Ou encore, un certain ratio de transport effectué en mode combiné pourrait donner lieu à des « certificats verts » attribués aux entreprises de transport routier de marchandises.

Le ministère anime un groupe de travail sur les émissions de GES dans l'aviation civile, qui a donné lieu à un mémorandum de la France sur le transport aérien.

→ Deux exemples illustrent l'avancement de la réflexion. Les Etats membres de l'UE viennent de se prononcer en faveur de l'inclusion du secteur aérien dans le système d'échanges de permis d'émission. Et dans le cadre du Groupe de Zurich, dont la présidence est actuellement assurée par la France, les

pays alpins ont convenu d'étudier, à la demande de la Suisse, des systèmes de régulation des transits routiers : systèmes de réservation, projet de bourse de transit alpin visant à réduire le transit grâce à l'attribution de droits de passage négociables sur un marché d'échanges.

La Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) a organisé le 3 avril un séminaire sur « les mécanismes d'incitation financière au développement durable des transports » : <http://intra.dgmt.i2/>

DAEI - direction des Affaires économiques et internationales
Tour Pascal A, 92055 La Défense cedex - Tél : 01 40 81 27 26 - Fax : 01 40 81 21 56
Directeur de la publication : Dominique Bureau - Rédactrice en chef : Béatrice Vinstock