

RÉGULATION

# L'Union européenne reste la bonne élève

L'Europe s'est fixé un objectif de baisse des émissions de CO<sub>2</sub> de 20 % à l'horizon de 2020. Le coût d'un passage à 30 % est estimé à 33 milliards d'euros pour les 27.

Le geste est symboliquement fort. La semaine dernière, en séance plénière, les députés européens ont approuvé le rapport de la Commission Environnement qui propose de relever l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 à 30 % afin de maintenir des objectifs ambitieux en Europe, quelque soit l'issue des négociations internationales sur le climat. En toile de fonds, l'idée qu'une telle décision, qui doit encore être approuvée par les chefs d'Etat serait dans l'intérêt de la croissance économique future de l'union européenne. Une position défendue par le président de la commission Environnement, l'Allemand social-démocrate, Joe Leinen, pour qui l'Union risque d'accuser un retard technologique par rapport à la Chine et aux Etats-Unis.

Depuis la conférence de Copenhague fin 2009, l'Union a toujours soumis cette hausse à l'adoption de mesures contraignantes par tous ses partenaires mondiaux. Néanmoins, tout semble indiquer que le passage à 30 % peut se faire moyennant un surcoût raisonnable, estimé à 33 milliards d'euros pour les 27 Etats membres.

**Un rééquilibrage nécessaire**  
L'effort des industries incluses dans le marché du carbone devrait être porté à - 34 % au lieu de - 21 % par rapport à 2005 et celui du reste de l'économie à - 16 % au lieu de - 10 %. Ce ne serait pas absurde, car l'Union est en avance sur ses objectifs, ce qui met en péril la con-

tinuité de son marché du carbone. Non seulement elle va atteindre les objectifs fixés à Kyoto, soit une baisse de 8 % de ses émissions par rapport à 1990 - l'Union à 15 Etats membres ayant pratiquement atteint - 7 % en décembre 2008 -, mais dans une Union à 27, ses émissions avaient déjà chuté de 17,3 % à la fin 2009 par rapport au niveau atteint en 1990.

**Les mérites de la réglementation**  
L'effet de la crise économique a joué, mais, sur la période, l'Union a enregistré une croissance économique de 40 %. « Si l'Union n'augmente pas son objectif, le prix de la tonne de carbone, déjà faible, risque de s'effondrer à partir de 2012 », prévient un expert, « ce qui donnerait un très mauvais signal économique, puisque le but à atteindre à l'horizon 2050 est bien une diminution de nos émissions de 80 % à 95 %, pour éviter une hausse des températures de 2 degrés en moyenne ». A Cancun, l'Union européenne pourra au moins vanter, chiffres à l'appui, tous les mérites de la réglementation. Sa fermeté vis-à-vis de l'industrie automobile paie : une étude montre en effet que, l'an dernier, les émissions des voitures neuves vendues dans l'Union ont chuté de 5,1 % par rapport à l'année précédente.

L'objectif fixé aux constructeurs automobiles de ne pas mettre sur le marché, à partir de 2015, des véhicules qui émettent plus de 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre pourrait aussi être atteint en avance. Mais il ne faut pas oublier que le

secteur des transports a connu une hausse de ses émissions de 29 % entre 1990 et 2007. C'est pourquoi la Commission se bagarre actuellement pour imposer des objectifs contraignants aux véhicules utilitaires légers.

De même, elle souhaite relancer une politique d'efficacité énergétique plus ambitieuse, car, dans ce domaine, les résultats sont décevants, les dernières études montrant que l'Union ne parviendra pas à économiser plus de 11 % d'énergie en 2020 au lieu des 20 % souhaités. La Commission devrait bientôt faire des propositions pour imposer à tous les Etats membres un système de certificats d'énergie, les plus vertueux pouvant vendre leurs certificats aux moins vertueux, afin de créer des incitations financières aux économies d'énergie.

ANNE BAUER (À BRUXELLES)

