

Source : <http://www.euractiv.fr/section/transport/news/europe-urged-to-cut-all-transport-emissions-to-keep-climate-pledge/>

Téléchargement 29 12 2016

# L'accord de Paris suppose d'éliminer les émissions du transport

[Home](#) | [Transport](#) | [Actualités](#)

Par : [James Crisp](#) | [EurActiv.com](#) | Traduit par: [Manon Flausch](#)

22 déc. 2016 (mis à jour: 22 déc. 2016)



En 2014, le transport routier à lui seul représentait plus de 70% des émissions du secteur.

[\[Martin Cathrae/ Flickr\]](#)

Langues : [English](#)

L'institut allemand Öko estime que l'UE devrait réduire de 94% les émissions des transports d'ici 2050 pour respecter l'accord de Paris.

Les spécialistes de l'institut Öko, en Allemagne, préviennent que même une augmentation de deux degrés aurait un impact catastrophique, et parfois dangereux. L'accord de Paris, conclu pas les dirigeants du monde entier en décembre 2015, dans le cadre de la COP 21, prévoit de limiter le réchauffement climatique à deux degrés au-dessus du niveau préindustriel, voire moins.

Or, les combustibles fossiles représentent une part écrasante, 96,34%, du secteur des transports européens, selon les chiffres avancés la semaine dernière par l'Agence européenne pour l'environnement. Le transport est donc responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe. En 2014, le transport routier à lui seul représentait plus de 70% des émissions du secteur.

Pour l'ONG Transport&Environment, l'institut Öko s'est penché sur les objectifs de réduction des émissions des secteurs comme le transport, qui sont discutés actuellement au niveau européen. *EurActiv* a pu se procurer cette [recherche](#).

### >> Lire : [Violeta Bulc s'attaque aux émissions des transports](#)

Pour respecter son engagement parisien, l'UE s'appuie sur deux outils législatifs : le système d'échange de quotas de CO<sub>2</sub> (ETS), actuellement en cours de révision, et le règlement sur la répartition de l'effort (RRE). L'ETS gouverne les secteurs compris dans le plus grand marché de carbone au monde, alors que le RRE régleme les secteurs qui n'y sont pas inclus, comme le bâtiment, le chauffage, l'agriculture et les transports et répartit les responsabilités entre États pour atteindre l'objectif européen.

Présenté par la Commission en juillet, le RRE comprend un objectif de réduction des émissions de 30% d'ici 2030. Cette proposition est à présent examinée par le Parlement européen et le Conseil des ministres, qui devront se mettre d'accord sur une version du texte avant qu'il ne devienne contraignant.

Selon les spécialistes de l'institut Öko, cet objectif se traduit par une réduction de 1% par an. Or, pour atteindre une réduction de 94% des émissions du transport, la baisse devrait plutôt se situer entre 2 et 3% par an. Parmi les États membres, le système fait cependant débat. Certains pays voudraient ainsi réduire...l'objectif.

« Les propositions de certains États membres auraient pour effet de diviser par deux le niveau d'ambition », fait remarquer Carlos Calvo Ambel, de Transport&Environment. « Ils assurent qu'ils sont simplement mécontents de la manière dont les efforts sont répartis, mais si c'était réellement le cas, ils proposeraient des amendements qui ne détruisent pas complètement les objectifs pour 2030. »

### Contexte

Le transport est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe. C'est donc le deuxième secteur le plus émetteur, après l'énergie. À lui seul, le transport routier représente environ un cinquième des émissions totales de CO<sub>2</sub> dans l'UE.

Si dans d'autres secteurs les émissions sont généralement en baisse, celles des transports ont continué de grimper jusqu'en 2008. À partir de ce moment, le prix du pétrole, l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures et une perte de vitesse de la croissance du secteur ont permis une légère diminution.

Les camions, camionnettes et bus émettent environ un quart des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur et quelque 5% des émissions totales de gaz à effet de serre en Europe, devançant ainsi l'aviation internationale, par exemple, selon la Commission européenne.

Malgré les avancées en matière d'efficacité énergétique des carburants, les émissions des véhicules

utilitaires lourds ont augmenté de 36% entre 1990 et 2010, notamment à cause de la hausse du trafic marchand. En mai 2014, la Commission a donc mis en place une stratégie pour réduire les émissions de CO2 de ces véhicules. C'est la première initiative européenne concernant les bus et camions.

>> Lire : [La Commission s'attaque aux émissions des camions](#)