

Contribution au Volet Climat Air Energie du SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine

Déposée par : TACA (Agir pour le climat), ALDER Climat Energie, Alternatiba Limousin, ...

L'APPROCHE CONSOMMATEUR :

tous consommateurs, tous émetteurs de gaz à effet de serre.

La loi NOTRe de 2015 confie au niveau régional la définition du plan d'action contre le réchauffement climatique, dans le cadre des engagements internationaux pris par la France.

Ainsi les associations signataires de cette contribution ont décidé de participer aux réunions de co construction du volet Climat Air Energie du SRADDET proposées en 2018 par la Région Nouvelle Aquitaine.

Nous proposons que la Région développe une approche consommateur pour atteindre des réductions effectives des émissions de gaz à effet de serre (GES). Notre contribution est présentée en 2 parties :

* nos propositions pour développer l'approche de la réduction des émissions de GES par le consommateur:

- Intensification de la comptabilisation « à la consommation »
- Mise en action des consommateurs pour le climat
- Exemple concret : le transport aérien

* l'argumentaire supportant ces propositions :

- Constat que nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire de réduction des émissions de GES
- Remise en cause de la comptabilisation territoriale des émissions de GES
- Rôle central des consommateurs pour la réduction des émissions de GES
- Développement du transport aérien

1. Propositions d'actions pour le plan climat de la Région Nouvelle Aquitaine

a) Comptabilisation des émissions de GES à la consommation

Cette méthode mesure les émissions de GES à partir des données constatées de consommation (pour le logement, pour les déplacements, pour la nourriture, pour les achats divers, pour les services communs) en pondérant ces données par le poids carbone estimé de chaque bien de consommation.

Nous demandons une intensification de cette méthode de comptabilisation afin de disposer en Région d'indicateurs qui permettront de mesurer les progrès dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre mesurées « à la consommation ».

b) Mise en action des consommateurs pour le climat

L'approche consommateur nécessite bien sûr de mettre en mouvement le consommateur dans la réduction effective des émissions de GES. C'est l'aspect le plus important de la contribution et nous ne prétendons pas ici donner une réponse complète, qui devra être co construite et évoluer dans le temps de sa mise en œuvre.

Nous vous demandons des rencontres climat avec le grand public présentant la gravité de l'enjeu climatique, le rôle central du consommateur et par exemple [l'outil MicMac](#) de mesure d'impact carbone personnel pour apprécier les poids carbone relatifs des différents actes de consommation.

Ces rencontres doivent aussi permettre de débattre des solutions citoyennes globales car la bonne volonté individuelle ne suffit pas pour mener collectivement les très importantes réductions d'émissions de GES nécessaires. Pour Alternatiba, Alder et TaCa, un signal prix carbone, juste et suffisamment élevé, est absolument nécessaire pour motiver et animer le changement collectif nécessaire.

Ces réunions doivent se prolonger par un suivi concret de la mise en œuvre des initiatives citoyennes de réduction des émissions de GES.

c) Exemple concret du transport aérien

Le transport aérien est l'exemple emblématique des contradictions de notre société de consommation vis-à-vis du problème que l'on a avec le climat (voir argumentaire).

Nous demandons :

- une meilleure comptabilisation régionale des émissions du transport aérien en calculant l'impact carbone total de chaque aéroport à partir des quantités de kérosène livrées.
- La mise en débat des vacances en avion lors des rencontres climat (voir plus haut)
- La remise en cause des subventions de la Région pour les aéroports.

Fixer la taxation du kérosène (nulle actuellement) au niveau des carburants routiers est une décision relevant du niveau national, en faveur de laquelle nous demandons que la Région s'implique.

2. Argumentaire de la contribution

a) Constat que nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Ce constat est d'abord visible au niveau mondial avec le rapport alarmant de l'ONU juste avant la COP 23 de fin 2017, montrant l'écart « catastrophique » entre les engagements volontaires des pays et les réductions nécessaires pour limiter l'augmentation de température à +2°C (sans parler de l'objectif idéal de +1,5°C).

Ce constat se confirme en France avec l'annonce récente qu'en 2016 les émissions de GES ont cru de +3,6%, ce qui est en complète contradiction avec l'objectif global facteur 4 (diviser par 4 les émissions de GES).

Ce constat se retrouve aussi dans la lecture des documents mis à disposition par la Région Nouvelle Aquitaine et notamment la fiche A1 (GES Réduction globale 2017 09 22, voir annexe 1). Cette fiche montre que les émissions de GES de la Région en 2015 étaient à peine 1% plus basses qu'en 1990, alors que l'objectif régional pour 2021 est d'atteindre -30% !

Que ce soit au niveau mondial, national ou régional, on constate que les politiques actuelles de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés.

Les associations signataires de cette contribution souhaitent profiter de la concertation et de la co-construction proposée par la Région Nouvelle Aquitaine pour présenter une nouvelle approche du sujet central de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, une approche qui implique l'acteur oublié de la politique climatique, le consommateur.

b) Remise en cause de la comptabilisation territoriale des émissions de GES

La méthode de comptabilisation « territoriale » des émissions de GES présente l'avantage de la simplicité : les émissions sont attribuées au territoire où elles se produisent, le lieu de combustion des carburants fossiles pour le CO₂, la localisation des ruminants et des zones de compostage pour le CH₄, la localisation de l'épandage de l'engrais pour le N₂O.

C'est pour cette raison de simplicité que la négociation internationale sur le climat s'appuie sur cette méthode de comptabilisation pour répartir les efforts entre les pays.

Cependant, pour les émissions de GES comme pour tout type de sujet, une méthode de comptabilisation a pour objet d'aider d'abord à comprendre pour décider et ensuite d'aider à mesurer l'impact des décisions. Le manque de résultats des politiques climatiques actuelles (cf. § précédent) est déjà un indice que la méthode actuelle de comptabilisation ne nous donne pas une compréhension pertinente du problème que nous devons résoudre.

La réunion « Réduction des émissions de GES » organisée à Limoges mercredi 10/01/2018 nous a concrètement donné un exemple des limites de la comptabilisation territoriale pour bien appréhender la réalité des émissions de GES.

Dans le cadre d'une présentation comportant par ailleurs des analyses très pertinentes, l'AREC nous a présenté une déclinaison des émissions de GES par habitant moyen de chaque département (voir pj en fin de document), d'où il ressort que le gros pollueur c'est le Creusois et le bon élève c'est le Girondin (4 fois moins pollueur, ce n'est pas rien !).

L'origine de ce résultat « extravagant » c'est qu'avec la comptabilisation territoriale, les émissions de méthane des 436 000 bovins creusois sont attribuées aux seuls 126 000 creusois, tandis que les 1 500 000 girondins se répartissent les émissions de 46 000 bovins.

Cette anomalie ne doit pas être perçue comme une anecdote, mais au contraire comme un signal. Les émissions de GES sont dues aux activités humaines et pour comprendre ce qu'il se passe, il est logique de les rapporter à l'habitant moyen.

Cependant le Creusois moyen n'a aucun levier d'action sur le nombre de vaches dans son département, c'est ce qui rend absurde le ratio incriminé. Par contre, si on comptabilise les émissions « à la consommation » alors le ratio par habitant a tout son sens car a priori chaque consommateur est responsable de ses choix de consommation.

Ainsi, la comptabilisation « à la consommation » attribue les émissions de GES nécessitées pour l'élaboration d'un produit à l'acheteur final de ce produit (et au territoire de résidence de l'acheteur). Cette méthode de comptabilisation nécessite d'évaluer les émissions « amont » des produits consommés : CO₂ pour l'énergie des usines des produits manufacturés, CH₄ et N₂O pour les viandes, produits laitiers et productions végétales.

Nous demandons une intensification de l'utilisation de la comptabilisation des émissions à la consommation afin d'obtenir en Région des indicateurs permettant d'apprécier l'évolution dans le temps des valeurs comptabilisées.

La comptabilisation « à la consommation » est sensiblement moins précise que la méthode territoriale, mais extrêmement pertinente pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, car elle permet d'identifier et d'impliquer l'acteur oublié des négociations climatiques, le consommateur.

c) Rôle central des consommateurs pour la réduction des émissions de GES

Pourquoi y a-t-il tant de vaches en France, et dans le monde ? Parce qu'il y a une demande mondiale de plus en plus forte de consommation de viande et de produits laitiers. Donc, pour réduire drastiquement les émissions de GES des bovins, il est obligatoire de réduire drastiquement la consommation correspondante.

Et de façon générale, pour réduire drastiquement les émissions de GES, il faut réduire drastiquement la consommation des produits fortement émetteurs de GES.

Sur la base de ce constat évident du rôle central du consommateur, nous demandons à la Région Nouvelle Aquitaine l'organisation d'un plan de sensibilisation des habitants de la Région Nouvelle Aquitaine à l'impact de leurs choix de consommation dans la réduction des émissions de GES pour la préservation du Climat.

d) Développement du transport aérien

Pour illustrer le rôle du consommateur dans la réalité des émissions de GES, le transport aérien est un poste exemplaire avec l'exceptionnelle croissance de l'activité de l'aéroport de Bordeaux, alors que ce phénomène est quasi invisible avec la comptabilisation territoriale actuelle des émissions de GES.

Le citoyen d'un côté témoigne (enquête ADEME 2015) que le Climat est sa préoccupation environnementale prioritaire, et d'un autre côté le consommateur développe l'usage de l'avion pour des raisons essentiellement de loisirs. Il faut avoir à l'esprit que l'ordre de grandeur en émission de GES est que chaque passager en avion émet aux 100 kms autant que s'il faisait seul ces 100kms avec sa voiture (soit l'équivalent de 6 litres de carburant aux 100 kms). Avec 10 heures de vol, chaque passager épuise le quota annuel de CO₂ auquel chaque humain devrait se limiter d'ici 2050.

Il y a donc là un sujet concret de discussion à aborder lors des séances de sensibilisation des citoyens consommateurs.

Par ailleurs, d'un côté l'Etat met en avant l'urgence climatique, mais d'un autre les règles de comptabilisation des émissions du transport aérien contribuent à ne pas compter l'essentiel de ses émissions de GES.

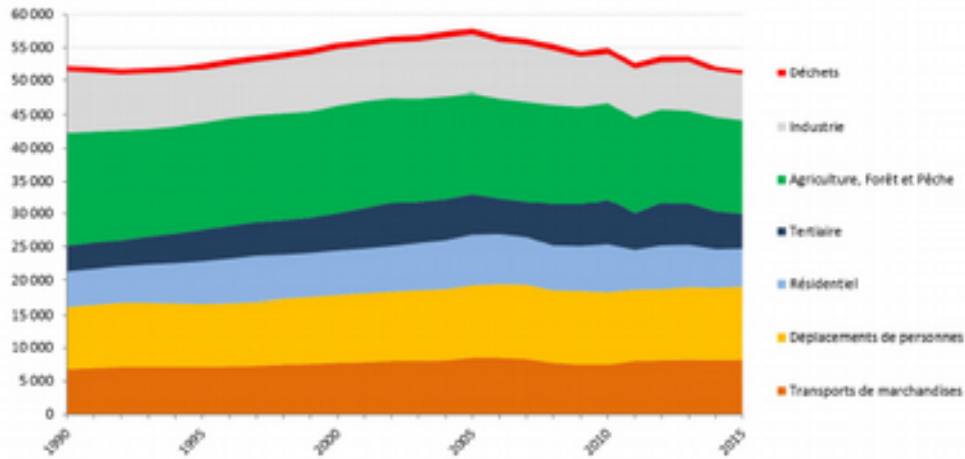
Lors de la réunion de Limoges, suite à une question (d'une creusoise, ce n'est pas un hasard !) sur les émissions du transport aérien, l'organisme AREC a indiqué que ne sont prises en compte que les émissions de CO₂ lors du roulage sur le tarmac et lors du décollage jusqu'à 2000 mètres d'altitude. En ordre de grandeur, on ne mesure ainsi qu'environ 1/10 de l'impact climat du transport aérien. Cette méthode officielle reproduit l'angle mort dans lequel se développe à l'international le transport aérien, sans taxes sur le kérosène ni prise en compte par les pays des émissions du transport international (aérien et maritime).

Pourtant, on pourrait mesurer facilement ces émissions en se basant sur les livraisons de kérosène à l'aéroport et en appliquant ensuite les règles de la méthode Bilan Carbone de l'ADEME.

3. ANNEXE 1 Fiche A1 GES Réduction globale

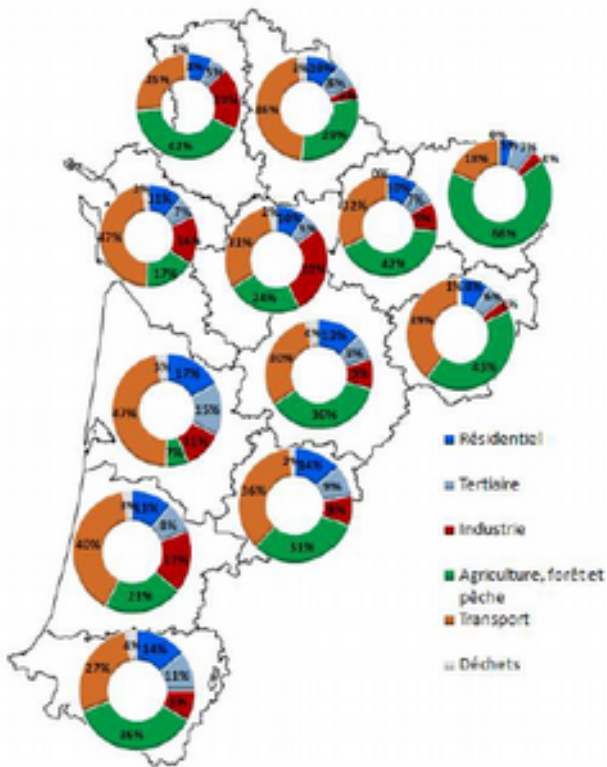
Tendancier observé (Source : AREC)

Evolution des émissions globales de GES en Nouvelle-Aquitaine
(en kt CO₂e)



Intervus	1990	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transports de marchandises	6 743	8 389	8 434	8 250	7 687	7 448	7 434	8 001	8 028	8 145	8 066	8 148
Déplacements de personnes	9 488	10 839	10 935	11 007	10 778	10 908	10 767	10 557	10 653	10 794	10 800	10 900
Résidentiel	5 043	7 621	7 553	7 158	6 764	6 735	7 205	5 970	6 504	6 314	5 759	5 677
Tertiaire	3 910	6 248	5 500	5 524	6 171	6 330	6 820	5 588	6 461	6 263	5 690	5 294
Agriculture, Forêt et Pêche	17 082	15 130	15 004	14 999	15 038	14 823	14 509	14 477	14 363	14 064	14 380	14 232
Industrie	9 033	8 794	8 488	8 500	8 172	7 357	7 382	7 303	7 050	7 320	6 679	6 632
Déchets	957	881	852	863	895	888	870	851	840	840	843	843
Total (en kt CO₂e)	52 263	57 912	56 771	56 325	55 504	54 489	54 986	52 754	53 700	53 740	52 213	51 684

Des disparités importantes selon les départements



	Emissions de GES par habitant (tCO2e / habitant)	
Charente	<div style="width: 100%;"></div>	10 997
Charente-Maritime	<div style="width: 100%;"></div>	8 333
Corrèze	<div style="width: 100%;"></div>	11 534
Creuse	<div style="width: 100%;"></div>	21 126
Dordogne	<div style="width: 100%;"></div>	7 498
Gironde	<div style="width: 100%;"></div>	5 449
Landes	<div style="width: 100%;"></div>	7 017
Lot-et-Garonne	<div style="width: 100%;"></div>	7 327
Pyrénées-Atlantiques	<div style="width: 100%;"></div>	7 050
Deux-Sèvres	<div style="width: 100%;"></div>	12 719
Vienne	<div style="width: 100%;"></div>	9 202
Haute-Vienne	<div style="width: 100%;"></div>	10 273
Nouvelle-Aquitaine	<div style="width: 100%;"></div>	8 254