Articles

Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% ?

Pour préserver le climat, on doit réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. écoconso propose une action par an.

Comment diminuer de moitié les gaz à effet de serre d'ici 2030 ?

On n’a plus le choix. Pour la planète et pour éviter un réchauffement climatique de 1,5°C, on doit réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre d’ici 2030, et par 20 à l’horizon 2050.

Mais qu’est-ce que ça représente concrètement dans la vie quotidienne de diviser par deux ses émissions de CO_2 ? Et quelles actions mettre en place ?

Sommaire :

- Quelle vie en 2030 ?
- Une action par an pour réduire les émissions
- Les pouvoirs publics et les entreprises aussi
- Pour orienter la consommation : rationner, taxer ou inciter ?

- Rationner la consommation
- Taxer pour appliquer le principe de pollueur-payeur
- Inciter grâce aux primes

- Financer la transition

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

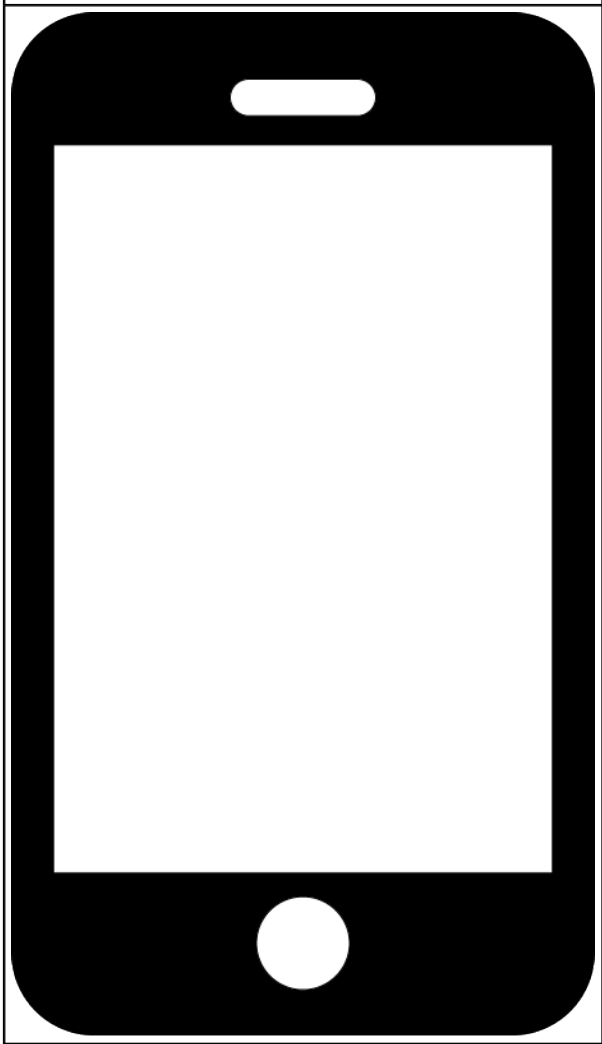
Quelle vie en 2030 ?

Oui, on pourra encore utiliser son smartphone, se déplacer en voiture, prendre l'avion ou manger de la viande. Mais pas comme aujourd'hui. Il faudra revoir ses habitudes de manière beaucoup plus raisonnée, pour qu'elles soient compatibles avec les limites de la planète et pour être solidaire avec l'ensemble de ses habitants.

En 2030, on utilisera des applis pour partager des services ou mieux emprunter les divers moyens de transports, on sera flexitariens et on fera preuve de créativité pour découvrir le monde sans systématiquement prendre l'avion. Bref, on devra diminuer sa consommation, traquer les gaspillages et payer le juste prix pour les ressources limitées et polluantes (l'énergie fossile notamment).

Quelques exemples :

	En 2018	**En 2030**	**Mesures prises qui devraient être prises entre 2019 et 2030 pour arriver à ce résultat***
	Un vol court (1500 km) et un vol long (plus de 6000 km) chaque année	Un vol moyen tous les 2 ans **ou** un vol long tous les 5 ans	• Taxe sur les billets d'avion. • Développement des alternatives à l'avion pour les distances jusqu'à 1500 km
	Une chaudière à mazout qui consomme 2000 l/an	Une isolation refaite et une pompe à chaleur	• Tarification carbone. • Vaste programme de rénovation • Interdiction du mazout
	Une grosse voiture (diesel 7l/100 km et une petite (essence 5l/100 km) par ménage	Une petite voiture électrique ou pas de voiture du tout	• Tarification carbone. • Investissements dans les alternatives. • Interdiction du diesel.

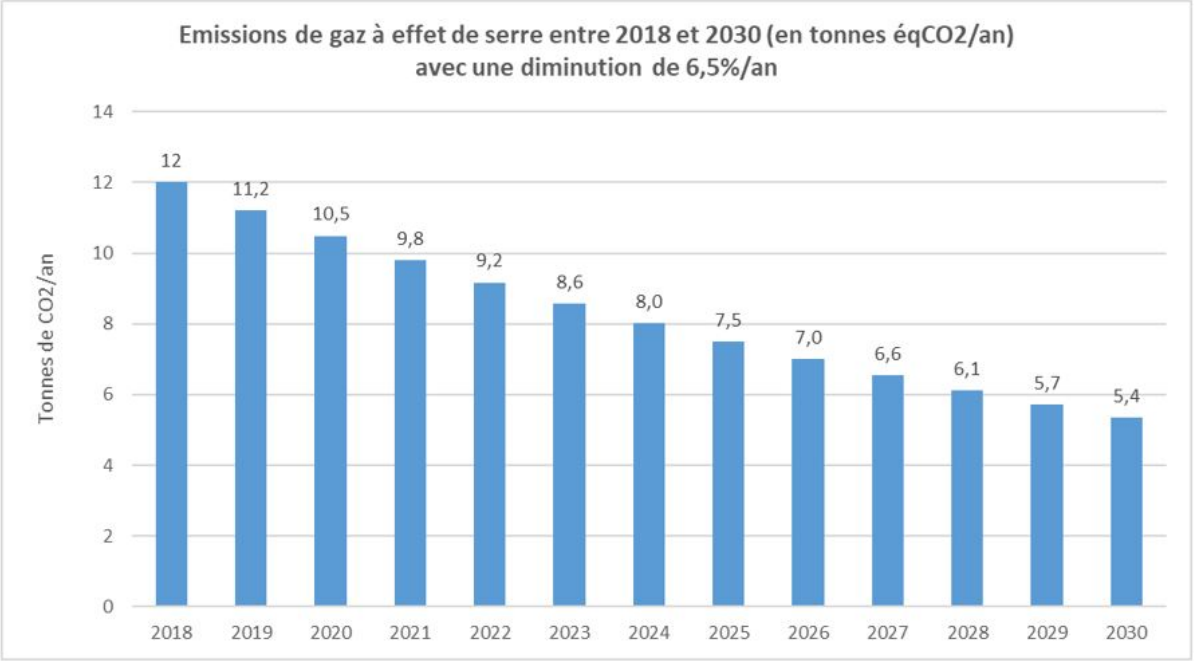
	9 kg de vêtements neufs chaque année	3 kg de vêtements neufs chaque année	• Encouragement de l’économie circulaire (pour proposer des vêtements de meilleur qualité). • Taxe carbone aux frontières de l’Union européenne (pas de t-shirt venant de loin vendu 1€).
	Un nouveau smartphone tous les 18 mois	Un nouveau smartphone tous les 4 ans	• Loi contre l’obsolescence programmée. • Développement du secteur de la réparation.
	De la viande de bœuf plusieurs fois par semaine	De la viande de bœuf une fois par semaine	• Animaux nourris avec des aliments produits sur l’exploitation. • Taxe carbone aux frontières de l’Union européenne.
	1000 € sur un compte en banque classique	Parts dans une coopérative, un peu de crowdfounding, le reste dans une banque éthique	• Un cadre a été fixé pour que les banques soient transparentes sur leurs investissements.

* *Ces mesures sont explicitées plus loin dans l’article.*

Pour parvenir à réduire de 50% les émissions de CO_2 en 10 ans, il faudra donc que tout le monde participe : citoyens, entreprises et pouvoirs publics.

Une action par an pour réduire les émissions

Diviser ses émissions par deux en Belgique, cela signifie passer de 12 tonnes de CO_2/an par personne en 2018[1] à 5,4 tonnes de CO_2 en 2030. Pour y arriver, on peut **diminuer ses émissions de 6,5% chaque année**.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tonnes de CO2/an	12	11,2	10,5	9,8	9,2	8,6	8,0	7,5	7,0	6,6	6,1	5,7	5,4
Diminution par rapport à 2018 (tonnes CO2)		0,8	1,5	2,2	2,8	3,4	4,0	4,5	5,0	5,4	5,9	6,3	6,6
Diminution par rapport à n-1 (kg CO2)		780	729	682	638	596	557	521	487	456	426	398	372

Concrètement, cela signifie qu'on doit mettre en place **une action par an qui permet d'économiser 700 kg de CO_2**environ les premières années. On conserve l'action précédente et on y ajoute une nouvelle action chaque année. On choisit des actions qui font économiser autour de 700 kg de CO_2 par an les premières années, pour évoluer les dernières années vers des actions qui permettent d'économiser plutôt autour de 400 à 500 kg par an.

Pour choisir ses actions, il faut comprendre ce qui génère le plus d'émissions dans nos comportements :

Les secteurs sur lesquels on a le plus d'impact au niveau individuel sont : le chauffage des bâtiments, le transport par route, l'alimentation, les loisirs, les appareils ménagers et les autres biens et services acquis par les ménages. Une partie non négligeable est constituée par des biens et services non payés par le consommateur (comme les routes).
Source : lettre n°9 de la plateforme wallonne pour le GIEC.[2]

> Lire aussi : Quelles sont les causes du changement climatique ?

Ceci dit, 700 kg de CO_2 ce n'est pas très parlant… Alors voici, en exemple, une combinaison d'actions qui fonctionnent et puisent dans les différents domaines :

Comment diviser ses émissions de CO_2 par 2 en 10 ans ?

2018 — Émissions de CO_2 / personne / an : 12 T

2019 — Consommer 20% de chauffage en moins (en changeant certaines habitudes) -790 kg CO_2 → 11,2 T

2020 — Rouler 5000 km de moins par an -660 kg CO_2 → 10,6 T

2021 — Opter pour de l'électricité verte + en consommer 20% de moins -741 kg CO_2 → 9,8 T

2022 — Éviter un vol moyen (2h) par an -680 kg CO_2 → 9,1 T

2023 — Remplacer un repas avec du boeuf par un repas végétarien chaque semaine -600 kg CO_2 → 8,5 T

2024 — Isoler 22m² de toit ou 23 m² de mur -710 kg CO_2 → 7,8 T

2025 — Isoler 17 m² de sol + installer 4,5 m² de double vitrage haut-rendement -700 kg CO_2 → 7,1 T

2026 — Jeter 3 fois moins de déchets -330 kg CO_2 → 6,8 T

2027 — Remplacer sa chaudière (après travaux d'isolation) -700 kg CO_2 → 6 T

2028 — Garder 3 électros 1 an de plus + acheter 3 fois moins de vêtements -310 kg CO_2 → 5,8 T

2029 — Transférer 500€ d'épargne d'une banque classique vers une éthique -500 kg CO_2 → 5,3 T

www.ecoconso.be

Infographie : écoconso [CC BY-NC-ND]
(cliquer sur l'image pour voir en grand en pdf)

Bien sûr, on peut aussi choisir plusieurs plus petites actions qui, cumulées, totalisent 700 kg de CO_2.

> **Voir : Notre checklist de 16 actions pour le climat.**

On ne peut pas tout changer du jour au lendemain. Mais de cette façon progressive, cela paraît beaucoup plus faisable. Dans tous les cas, **il est essentiel d'agir dès maintenant**. Car plus on attend, plus l'effort à réaliser sera important, et plus il entraînera de contraintes et de conséquences.

> **Lire aussi : Quelles sont les conséquences du changement climatique ?**

Alors qu'une action qu'on met en place aujourd'hui (et qu'on conserve) porte ses fruits chaque année.

Les pouvoirs publics et les entreprises aussi

Les petits gestes et les changements plus profonds au niveau individuel (abandonner la voiture, isoler son logement, éviter l'avion) sont nécessaires. Mais ils ne suffiront pas à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. **Il faut un changement plus global, coordonné entre les citoyens, les pouvoirs publics et les entreprises**.

Dans les débats des politiques et des entreprises face aux jeunes mobilisés par le climat, on peut voir chacun défendre les efforts déjà accomplis. Par exemple : la grande distribution se félicite d'avoir supprimé les sacs en plastique, la Ministre se félicite d'avoir développé l'éolien offshore et la fédération des entreprises rappelle que le secteur a diminué ses émissions de 30% depuis 1990.

On peut bien sûr saluer les progrès réalisés mais il faut être conscient que c'est largement insuffisant et qu'il faut passer à la vitesse supérieure pour réduire considérablement les émissions.

Les pouvoirs publics doivent orienter les choix des consommateurs et les actions des entreprises. Elles peuvent utiliser pour cela, entre autres, la réglementation, les taxes, les subsides et les investissements dans des solutions plus durables (comme le train ou le vélo par exemple).

Les entreprises doivent se tourner vers des solutions bas carbone mais ont besoin d'être soutenues pour assurer le passage d'un modèle classique vers un modèle climato-compatible. Par exemple, une taxe carbone aux frontières, au niveau européen, peut encourager les entreprises locales à passer à d'autres modèles économiques.

Face aux propositions, on entend souvent : « oui, à condition de ne pas toucher aux emplois ». Mais on ne peut pas freiner tout changement sous prétexte qu'on va perdre des emplois. Il faut s'adapter et préparer la transition avant que celle-ci s'impose de manière brusque. D'autant que **la transition vers un système décarboné pourrait amener la création nette de 80000 emplois d'ici 2030** en Belgique.[3] C'est surtout le secteur de la construction qui devrait en profiter, ce qui est intéressant car ce sont des emplois non

délocalisables : isoler les bâtiments doit se faire en Belgique, c’est un investissement dans l’économie locale avec des bénéfices locaux.

Pour orienter la consommation : rationner, taxer ou inciter ?

Pour arriver à 5,4 tonnes de CO_2/an en 2030, celui qui émet 20 tonnes par an en 2018 devra faire davantage d’efforts que celui qui en émet 8. Mais tout le monde n’est pas prêt à abandonner son SUV ou ses vacances aux Maldives.

Plusieurs solutions existent pour **orienter la consommation vers des solutions plus sobres**.

Rationner la consommation

Personne n’aime l'idée de **rationner la consommation**.

Une étude française[4] montre ce que pourrait être une telle politique, par exemple :

- Interdiction de tout vol en avion hors Europe non justifié.
- Interdiction de commercialiser un véhicule particulier qui consomme plus de 4l/100 km dès 2020.
- Interdiction de construire de nouvelles maisons individuelles, la norme serait l’habitat collectif avec 30 m²/habitant.
- Limitation de la quantité de vêtements neufs à 1kg par an et par personne.

Cela tient la route du point de vue climatique mais ce serait **difficilement acceptable socialement**.

Pour éviter le rationnement, il faut se rendre compte que certaines habitudes de consommation doivent changer volontairement et que le prix des biens et services devrait tenir compte de leur impact sur le climat. **Ce qui est bon marché peut coûter cher à la société et à l’environnement** : partir en week-end en avion pour 20€ ou s’envoler au bout monde pour moins de 200€, acheter plein de t-shirts à 2€, commander sur Internet un produit qu’on peut trouver dans un commerce local parce que c’est moins cher…

Taxer pour appliquer le principe de pollueur-payeur

Une autre solution consiste à mettre un prix sur certaines émissions de CO_2 (entre autres celles du **logement** et des **voitures**) et de taxer les **billets d’avion**.

Instaurer une taxe carbone

La **tarification carbone**, déjà utilisée dans plusieurs régions dans le monde, est une application du principe de pollueur-payeur : mettre un prix sur le CO_2 pour inciter à en émettre moins. Cette tarification concernerait les secteurs du bâtiment, des transports, de l’agriculture, des déchets et des industries non soumises à ETS[5] et des gaz fluorés.

En Belgique, on envisage une tarification carbone de 10€/tonne de CO_2 émise en 2020. Elle augmenterait progressivement jusqu’à atteindre 40 à 100 € en 2030.[6]

On émet 1 tonne de CO_2 quand on brûle :

- 369 litres de diesel
- ou 446 litres d'essence
- ou 380 litres de mazout
- ou 4950 kWh de gaz.

Concrètement, on paierait cette tarification carbone **à l'achat de combustible**.

	Diesel	Essence	Mazout	Gaz
Kg de CO_2 émis par litre (diesel, essence, mazout) ou par kWh (gaz)	2,71	2,24	2,63	0,202
Surcoût par litre ou par kWh	0,03 €	0,02 €	0,03 €	0,00 €
Coût moyen de la taxe (à 10€/tonne de CO_2) [7]	33 €	31 €	32 €	30 €

La taxe carbone représenterait donc en moyenne 32€ par logement et 31€ par voiture en 2020 et pourrait atteindre en moyenne 127 €/logement et 154 €/voiture en 2030 (en tenant compte de la réduction de la consommation).

Le revenu de la taxe carbone doit évidemment **servir à financer des mesures en faveur du climat**, en premier lieu la rénovation énergétique des logements et le développement d'alternatives à la voiture.

Cependant, **cette taxe est dite régressive** car elle pèse proportionnellement **plus lourd sur les plus faibles revenus**, notamment pour une consommation sur laquelle ils ont parfois peu de maîtrise. Un locataire avec un petit revenu se retrouve souvent à habiter dans un logement mal isolé et donc à consommer plus d'énergie. Pourtant, la possibilité de réaliser des travaux d'isolation ne dépend pas de lui mais du propriétaire. Or, comme le propriétaire ne paie pas les factures, il n'a que peu d'intérêt à investir dans ces travaux. Et même les propriétaires n'ont pas nécessairement les moyens pour investir de manière conséquente dans l'amélioration de leur logement.

Pour corriger cela :

- Il est nécessaire de prévoir des **mécanismes de compensation pour les ménages modestes**.
- La tarification carbone ne doit pas venir en plus des autres taxes mais en remplacer certaines, comme les charges sur le travail et sur l'électricité.

Taxer les billets d'avion

Le kérosène n’est pas taxé, les billets d’avion ne sont pas soumis à TVA et les compagnies low cost proposent des sièges à des tarifs dérisoires. Cela avantage forcément l’avion par rapport aux autres moyens de transport (train, autocar…) qui sont, eux, soumis à ces taxes.

Or, un seul voyage en avion peut annuler les efforts de réduction de gaz à effet de serre de toute une année. **L’aller-retour Bruxelles - New-York** provoque l’émission d’une tonne de CO_2 par passager. Mais par différents mécanismes (traînées de condensation, émissions de N_2O…), l’**effet sur le réchauffement climatique est équivalent à celui de 2,7 tonnes de CO_2**.

Même si les émissions du secteur aérien ne comptent que pour 3% dans les émissions globales dans le monde, il faut agir pour les diminuer. Pour réduire l’envie de prendre l’avion, une taxe sur les billets d’avion est envisagée. Dans l’idéal, on pourrait imaginer qu’elle s’élève à **10% du prix du billet avec un minimum de 25€ par vo**l.

Comme pour la taxe carbone, il faudrait que les recettes soient intégralement utilisées pour mener des politiques de transition énergétique.

Inciter grâce aux primes

Le logement est l’un des secteurs les plus émetteurs de CO_2. Des travaux d’isolation et d’amélioration du chauffage permettent de diviser la consommation par deux ou par trois. Mais on ne récupère son investissement qu’après de longues années car **ces travaux coûtent souvent cher**.

Les **primes** permettent d’alléger la facture des travaux mais sont insuffisantes pour les ménages à petits revenus, même s’ils reçoivent des montant jusqu’à six fois supérieurs aux revenus les plus élevés. En Wallonie, les propriétaires-bailleurs ont également accès aux primes s’ils respectent la grille indicative des loyers.

Ce n’est toutefois **pas suffisant pour rénover une partie significative de logements** : on devrait rénover 3% des bâtiments par an au lieu de 1% actuellement.[8] Il faut donc trouver des moyens financiers supplémentaires pour inciter à isoler le parc de logements les plus vétustes.

Financer la transition

Changer de système peut coûter cher mais il y a également des bénéfices. Et **ne rien faire a un coût encore plus élevé**. Par exemple, les embouteillages coûtent à la Belgique 1 à 2 % de son PIB, soit entre 4 et 8 milliards d’euros par an ![9]

La taxe carbone permettrait de collecter 2,6 milliards d'euros en 2030 pour la Belgique.[10] Si on y ajoute la taxe sur les billets d'avion, cela constitue une belle réserve d'argent, qui doit bien sûr servir à financer des politiques climatiques.

En plus de cela, une proposition de Pierre Larrouturou fait grand bruit pour financer la transition : **créer un Pacte Finance Climat**[11] alimenté par les banques elles-mêmes. Tous les mois, la Banque centrale européenne crée 80 milliards d'euros sous forme de prêts à taux zéro, essentiellement aux banques. C'est donc de l'argent qui alimente la spéculation. Si on consacrait ne fût-ce que la moitié à des politiques en faveur du climat, on pourrait disposer d'une manne financière (de l'ordre de 8 milliards pour la Belgique) pour payer la transition énergétique : isoler les bâtiments, développer les transports en commun et les énergies renouvelables, aider à la transformation des systèmes alimentaires…

En tout, une transition vers une Europe neutre en carbone en 2050 coûterait de l'ordre de 290 milliards/an. C'est énorme. Mais, actuellement, l'Europe dépense 266 milliards d'euros par an pour importer des combustibles fossiles. Si elle parvient à la neutralité carbone d'ici 2050, l'économie sur la facture d'importation serait de 2000 à 3000 milliards entre 2031 et 2050.[12]

Aller plus loin

- Climat : arrête d'en faire des tonnes, avec des conseils pour diviser ses émission de gaz à effet de serre par 2 en 10 ans.

Références

- Calculateur de l'AWAC (Agence Wallonne de l'Air et du Climat) : outil fort détaillé pour évaluer son empreinte carbone
- My2050 : outil disponible pour la Belgique et pour la Wallonie et qui permet de visualiser les leviers à activer pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% à l'horizon 2050.

---

[1] Émissions moyennes par Belge : voir Combien de gaz à effet de serre émet-t-on-en en Belgique ?

[2] Lettre de la plateforme wallonne pour le GIEC, n°9 : l'empreinte carbone.

[3] Les impacts macroéconomiques de la transition bas carbone en Belgique, octobre 2016

sur climat.be.

[4] « Comment s'aligner sur une trajectoire compatible avec les 1,5°C ? » Analyse de la faisabilité technique et mise en perspective de l'ampleur et de la rapidité des mesures à mettre en place. - B&L évolution.

[5] 37% des émissions belges sont déjà soumises à une tarification via le système européen d'échange de quotas de CO_2 (ETS). Cela concerne les industries fortement émettrices comme la sidérurgie, les raffineries de pétrole, l'aviation ou les centrales électriques.

[6] Débat national sur la tarification carbone, sur climat.be.

[7] Basé sur les hypothèses d'émissions suivantes :

- *Voiture diesel : 20 000 km/an (6l/100 km) > émissions de 3252 kg de CO_2/an*
- *Voiture essence : 20 000 km/an (7l/100 km) > émissions de 3136 kg de CO_2/an*
- *Mazout : 1200 litres par an > émissions de 3156 kg de CO_2/an*
- *Gaz : 1500 m³ par an > émissions de 3030 kg de CO_2/an*

[8] Source : Lettre de la plateforme wallonne pour le GIEC, n°10 : Réconcilier habitat et climat.

[9] D'après « Etudes économiques de l'OCDE : Belgique », 2013.

[10] Résultats du débat national sur la tarification carbone.

[11] Pour plus d'infos, voir Pacte Finance Climat.

[12] Communication de la Commission européenne : Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat 28 nov. 2018.