

RAPPORT 2020 SUR L'ÉCART ENTRE LES BESOINS ET LES PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS MESSAGES CLÉS

Résumé :

Malgré une baisse de courte durée des émissions de dioxyde de carbone à la suite de la pandémie de COVID-19, le monde se dirige toujours vers une augmentation des températures à hauteur de 3 °C au cours de ce siècle : c'est bien au-delà des objectifs de l'Accord de Paris qui visent à limiter l'augmentation des températures à un niveau bien inférieur à 2 °C et continuent à viser la cible de 1,5 °C de réchauffement. Si la reprise économique à la suite de la pandémie était une reprise verte, cela pourrait permettre d'alléger d'environ 25 % les réductions des émissions de gaz à effet de serre prévues en 2030 et rapprocher le monde de la trajectoire des 2 °C. Les gouvernements devront tout mettre en œuvre pour assurer une reprise verte et renforcer leurs engagements avant la prochaine réunion sur le climat qui aura lieu en 2021.

Bien que la pandémie de COVID-19 entraînera une baisse des émissions en 2020, cela ne permettra pas de rapprocher le monde de l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2 °C et de continuer à viser les 1,5 °C d'augmentation au cours de ce siècle.

- L'année 2020 est en passe d'être la plus chaude jamais enregistrée. Une intensification des incendies, des sécheresses, des tempêtes et de la fonte des glaciers ont été remarquées.
- En 2019, les émissions totales de gaz à effet de serre, y compris les changements d'affectation des terres, ont atteint un nouveau record de 59,1 gigatonnes d'équivalent CO₂ (Gt éq-CO₂).
- Il est prévu que les émissions de dioxyde de carbone diminueront à hauteur de 7 % en 2020. Néanmoins, à long terme, cette baisse correspond uniquement à une baisse de température de 0,01°C d'ici 2050.
- Les engagements pris par les gouvernements dans le cadre de l'Accord de Paris, connus sous le nom de « contributions déterminées au niveau national » (CDN), sont encore terriblement insuffisants. Les émissions prévues en 2030 orientent le monde vers une augmentation de 3,2 °C des températures mondiales au cours de ce siècle, même si toutes les CDN inconditionnelles sont pleinement mises en œuvre.
- Les niveaux d'ambition exprimés dans le cadre l'Accord de Paris doivent être environ multipliés par trois pour atteindre la trajectoire d'un réchauffement des températures mondiales à 2 °C et multipliés au moins cinq pour atteindre la trajectoire de 1,5 °C.

La pandémie est un avertissement de la nature qui nous invite à agir pour contrer les changements climatiques, la perte de nature et la pollution. La pandémie offre également l'occasion d'une reprise qui placerait le monde sur la trajectoire des 2°C.

- Une reprise verte à la suite de la pandémie pourrait réduire de 25 % les émissions prévues en 2030 sur la base des politiques en place avant la pandémie de COVID-19. Ces résultats dépassent de loin les économies d'émissions qui seraient réalisées dans le cadre des CDN inconditionnelles, même s'il en faudra davantage pour atteindre l'objectif de 1,5 °C.
- Une reprise verte pourrait porter les émissions en 2030 à 44 Gt éq-CO₂, soit une fourchette d'émissions qui donne 66 % de chances de maintenir les températures en dessous des 2 °C d'augmentation.
- Parmi les mesures à privilégier figurent le soutien direct aux technologies et infrastructures à émissions nulles, la réduction des subventions aux combustibles fossiles, l'interdiction de construire de nouvelles centrales au charbon et la promotion de solutions fondées sur la nature, notamment la restauration des paysages et le reboisement à grande échelle.

Jusqu'à présent, l'opportunité de recourir à ces mesures de relance pour accélérer la transition verte a été largement manquée. Si cette tendance n'est pas inversée, les objectifs de l'Accord de Paris seront encore plus difficiles à atteindre.

- Environ un quart des membres du G20 ont consacré une part de leurs dépenses, jusqu'à 3 % de leur PIB, à des mesures de réduction des émissions de carbone.
- Pour la plupart d'entre eux, les dépenses ont été principalement consacrées à des mesures à forte intensité de carbone, impliquant des émissions nettes négatives, ou neutres, n'ayant aucun effet perceptible sur les émissions.
- Une possibilité demeure pour les pays de mettre en œuvre des politiques et des programmes à faible intensité de carbone. Les gouvernements doivent saisir cette opportunité lors de la prochaine étape des interventions budgétaires liées à la COVID-19.

Le nombre croissant de pays qui s'engagent à atteindre des objectifs d'émissions nettes zéro d'ici le milieu du siècle constitue l'évolution la plus significative des politiques climatique de 2020. Pour rester faisables et crédibles, ces engagements doivent être traduits de toute urgence en politiques et actions fortes à court terme et être reflétés dans les CDN.

- Au moment de la conclusion du rapport, 126 pays représentant 51 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre avaient adopté, annoncé ou envisagé des objectifs de réduction nette zéro. Si les États-Unis d'Amérique adoptent un objectif zéro d'ici 2050, comme le suggère le plan Biden-Harris pour le climat, cette part passerait à 63 %.
- Bien que les objectifs d'émissions nettes zéro soient encourageants, ils mettent en évidence un vaste écart entre l'ambition des objectifs et le niveau d'ambition insuffisant des CDN.
- Un plus grand nombre de pays doivent élaborer des stratégies à long terme conformes à l'Accord de Paris, et les nouvelles CDN et celles qui ont été mises à jour doivent se conformer aux objectifs d'émissions nettes zéro.

Le secteur du transport maritime et aérien, qui représente 5 % des émissions mondiales (et qui sont en augmentation), doit également faire l'objet d'une plus grande attention

- Si les tendances actuelles se poursuivent, les émissions internationales combinées du transport maritime et aérien représenteront probablement entre 60 et 220 % des émissions de CO₂ autorisées d'ici 2050 selon le scénario qui consiste à maintenir la hausse des températures à 1,5 °C.
- Les améliorations technologiques et opérationnelles peuvent améliorer le rendement énergétique des transports si elles sont encouragées, mais les augmentations prévues de la demande signifient que cela ne se traduira pas par une décarbonisation et des réductions absolues de CO₂. Les deux secteurs doivent combiner l'efficacité énergétique avec une transition rapide vers l'abandon des combustibles fossiles.
- Des politiques supplémentaires sont nécessaires pour entraîner des changements dans la technologie, les opérations, l'utilisation des carburants et la demande.

Une action renforcée doit notamment faciliter, encourager et imposer des changements des habitudes de consommation du secteur privé et des particuliers

- Environ deux tiers des émissions mondiales sont imputables aux ménages, lorsqu'on utilise une comptabilité basée sur la consommation. Les secteurs de la mobilité, du logement et de l'alimentation contribuent chacun à environ 20 % des émissions liées au mode de vie.
- Les gouvernements doivent permettre et encourager les consommateurs à éviter une consommation à forte teneur en carbone. Les actions possibles comprennent le remplacement des vols intérieurs de courte distance par le rail, des mesures d'incitation et des infrastructures permettant l'utilisation du vélo et le covoiturage, l'amélioration de l'efficacité énergétique des logements, des sources d'énergie renouvelable rendues accessibles par les fournisseurs en énergie et des politiques visant à réduire le gaspillage alimentaire.
- Les émissions combinées des 1% les plus riches de la population mondiale représentent plus du double des 50% les plus pauvres de la population mondiale. L'élite devra donc réduire son empreinte d'un facteur d'au moins 30 pour rester en ligne avec les objectifs de l'Accord de Paris.