

La baisse des émissions de CO₂ ralentit en France

En 2024, les rejets de gaz à effet de serre n'ont diminué que de 1,8 % par rapport à l'année précédente

La lutte contre le réchauffement climatique marque le pas en France. La baisse des émissions de gaz à effet de serre a fortement ralenti en 2024 dans le pays. Elles ont diminué de 1,8 % par rapport à 2023, selon les données provisoires publiées par le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), vendredi 28 mars. Un chiffre très inférieur à la réduction de 5,8 % atteinte entre 2022 et 2023.

Le respect des objectifs climatiques nationaux implique d'aller presque trois fois plus vite, puisqu'il s'agit de réduire les émissions de 4,7 % par an en moyenne entre 2022 et 2030. « La trajectoire de nos émissions en 2024 marque un tournant net (...) alors que le plan prévoit d'accélérer », s'inquiétait déjà fin février le secrétariat général à la planification écologique, dans une note interne destinée à l'exécutif et consultée par *Le Monde*. « Les émissions continuent à baisser, ça, c'est la bonne nouvelle, nous sommes toujours sur la bonne trajectoire, assure Agnès Pannier-Runacher, la ministre de la transition écologique, interrogée sur TF1 vendredi. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il y a deux secteurs où c'est compliqué : les transports et les bâtiments. Il ne faut pas baisser la garde. » « C'est un vrai signal d'alarme », réagit de son côté Anne Bringault, la directrice des programmes au Réseau Action Climat, qui appelle à « un sursaut ».

Renoncements et attaques

Pourquoi un tel ralentissement ? La réduction des émissions lève le pied dans tous les secteurs entre 2023 et 2024, à l'exception de celui de la production d'énergie. Elles baissent de seulement 0,7 % dans les transports, le premier émetteur en France (qui pèse pour 33 % des rejets du pays). Cette légère décline est liée à la diminution des ventes de carburants (-0,5 %). Les émissions du transport aérien domestique décroissent plus rapidement en revanche (-4,3 %), contrairement à celles des vols internationaux (+5 %), lesquelles

ne sont pas incluses dans le bilan national. « Globalement, le secteur s'écarte de la trajectoire », prévient le Citepa.

Les émissions du secteur du bâtiment enregistrent une « faible diminution » de 1,1 %, selon le Citepa. En cause : l'important reflux du nombre de rénovations énergétiques en 2024 (-40 % comparé à 2023), ainsi que la chute du nombre d'installations de pompes à chaleur et de chaudières à biomasse, tandis que celles au fioul et au gaz connaissent un léger rebond. Les hausses limitées des prix de l'énergie et à la consommation ont pu également jouer, en incitant moins à la sobriété.

Dans l'industrie, les émissions diminuent de 1,8 %, sous l'effet d'une baisse de la production

dans le secteur des matériaux de construction et des ressources minérales (ciment, verre, etc.). En revanche, les émissions de la métallurgie ont augmenté, notamment liées à la hausse de la production d'aluminium. Les bons résultats dans le secteur de la production d'énergie (-11,6 %) découlent du moindre recours aux centrales à gaz, grâce à la reprise de l'activité des réacteurs nucléaires arrêtés en 2022 et à une forte production hydraulique. Les émissions 2024 de l'agriculture et des déchets ne sont pas encore connues.

Au total, hors importations, les activités sur le territoire français ont émis 366 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2024. Avec ce résultat, l'objectif indicatif pour l'année inclus dans la deuxième

stratégie nationale bas carbone, actuellement en vigueur, est tenu. Mais il est raté de peu si l'on regarde la troisième stratégie, qui devrait être publiée au deuxième semestre. Cette nouvelle stratégie est plus ambitieuse pour s'aligner sur les nouveaux objectifs de réduction des émissions de 50 % en brut d'ici à 2030 par rapport à 1990 et de 55 % en net.

Sur le long terme, le budget carbone (plafond d'émissions) sur la période 2019-2023 est « en voie d'être respecté » pour les émissions brutes, précise le Citepa. En revanche, le Haut Conseil pour le climat prévenait en 2024 qu'il devrait être dépassé pour les émissions nettes, qui incluent les puits naturels (forêts, etc.), en mauvais état. Surtout, le respect

du budget carbone 2024-2028 et des objectifs pour 2030 sera impossible sans une « accélération forte de la baisse des émissions », rappelle le Citepa.

Dans l'immédiat, la transition écologique menace de dérailler, victime de nombreux renoncements et attaques. « Dès que l'on lève le pied sur les mesures politiques, l'effet est immédiat », juge Anne Bringault, dénonçant les coupes budgétaires dans des secteurs essentiels à la transition, les « stop and go » au soutien à la rénovation énergétique ou l'absence de nouvelles politiques dans les transports. Elle appelle à soutenir les véhicules électriques, dont le déploiement stagne et accuse du retard, reconduire le leasing social – un des leviers pour

Le respect des objectifs climatiques nationaux implique d'aller presque trois fois plus vite

permettre aux ménages à bas revenus d'accéder à ces voitures –, investir dans les transports en commun ou encore relancer les trains de nuit.

Pour tenter de redresser la barre, le gouvernement a annoncé la tenue d'un conseil de planification écologique lundi 31 mars, présidé par Emmanuel Macron en présence de ministres. Ce rendez-vous, qui n'avait pas eu lieu depuis un an et demi, doit être l'occasion de rappeler que la planification écologique, et la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, est « une opportunité, sinon une nécessité pour protéger la France des crises extérieures », indiquait la note du secrétariat général à la planification écologique. Un choix stratégique et de souveraineté énergétique dans le chaos géopolitique entraîné par l'arrivée au pouvoir de Donald Trump et la guerre en Ukraine.

Ce rendez-vous permettra de « regarder quelles mesures nous pouvons prendre pour aller plus vite », indique Agnès Pannier-Runacher. Face à la fronde qui monte contre d'autres aspects de la transition, comme les zones à faibles émissions (ZFE), elle l'assure : il ne s'agit « pas que de mesures d'interdiction », mais aussi de développer « des transports en commun plus confortables », et de trouver des pistes pour « aider à rénover le bâtiment ». « Il ne s'agit pas que d'une question de budget », précise-t-elle encore, dans le contexte d'austérité budgétaire, mais de « faciliter des dispositifs d'aides qui sont parfois trop compliqués ».

AUDREY GARRIC

Après la collision en mer du Nord, les oiseaux marins en péril

Depuis l'accident survenu le 10 mars, des microbilles de plastique échouent dans une baie anglaise qui abrite de nombreux volatiles

Y aura-t-il moins d'oiseaux marins cette année sur les îles bretonnes ? Le suspense plane sur le retour cette année des colonies de fous de Bassan, macareux moines et autres puffins des Anglais dans la réserve des sept îles, au large de Perros-Guirec (Côtes-d'Armor), où ils passent d'ordinaire plusieurs mois à la belle saison. Après la collision, survenue le 10 mars en mer du Nord, entre le pétrolier *Stena-Immaculate* et le porte-conteneurs *Solong*, sur la route qu'empruntent ces oiseaux pour redescendre des mers nordiques vers la France au printemps, des ornithologues craignent qu'« une partie d'entre eux aient été pris dans la pollution aux hydrocarbures et aux plastiques qui a suivi le choc et l'incendie des épaves », prévient Cédric Marteau, le directeur général de la Ligue de protection des oiseaux (LPO).

Réponse d'ici au mois de mai, lorsque les premiers comptages auront été faits, mais « la perte de couples de macareux serait dramatique parce qu'il n'en reste plus que 150 et que cette communauté ne parvient pas, malgré des efforts constants, à s'élargir. Chaque année elle doit faire face à un nouveau problème, qu'il s'agisse du manque de nourriture en mer, de la prise

dans les filets, ou cette fois d'une pollution », rappelle le naturaliste.

Dans la grande famille des oiseaux marins, cette espèce n'est pas la seule menacée. Même s'ils sont plus nombreux, les fous de Bassan (dont on connaît 20 000 couples) ne sont pas non plus dans une santé très florissante. Et pour l'un comme pour l'autre, Rodney Forster, biologiste marin à l'université de Hull, l'agglomération la plus proche des lieux de l'accident, dans le Yorkshire, estime que la collision inexpliquée entre un tanker et un cargo, le 10 mars en mer du Nord, n'aurait « pas pu survenir à un pire moment puisque la saison de reproduction des oiseaux va bientôt débuter et que le stress de l'événement peut la limiter ».

Le choc entre les deux navires, qui a fait une victime humaine, a eu lieu à une vingtaine de kilomètres à l'est de l'Angleterre. Une petite partie de la cargaison du cargo et une partie des hydrocarbures du tanker ont brûlé et, une semaine plus tard, du plastique et des hydrocarbures ont été retrouvés sur une trentaine de kilomètres de plages, au nord et au sud du Wash (le golfe que ferment les deux villes de Skegness et Hunstanton, qui sépare le Lincolnshire du Norfolk).

Au sud, le conseil de district de King's Lynn et West Norfolk s'est mis dès le 19 mars à nettoyer, « commençant par éliminer les plus gros amas de pollution plastique, échoués entre Holme-next-the-Sea et Old Hunstanton », explique le chargé de communication du district, Tim Baldwin. Les plastiques brûlés, collés entre eux par des hydrocarbures, ont été collectés et évacués dans des remorques pour les plus grosses concrétions, ou à la main pour les plus petits morceaux, ramassés par des brigades d'officiers municipaux et des volontaires des réseaux de protection de la nature. La Société royale de protection des oiseaux (RSPB), très organisée et présente partout au Royaume-Uni, a mobilisé ses volontaires comme les Wildlife Trusts, présents eux aussi sur la zone.

Souillure insidieuse

Les billes de plastiques (constituants prêts à être fondus pour fabriquer des objets), qui proviennent probablement de conteneurs endommagés transportés par le cargo (l'armateur n'a pas donné de précisions sur son chargement, juste infirmé la présence d'un produit dangereux qui était suspecté de figurer dans la liste des marchandises), ont été dans



un premier temps entassées en retrait des plages, afin que la marée ne les remporte pas vers le large. Plus de 17 000 barils de pétrole ont été perdus dans le choc et l'incendie (selon une évaluation effectuée par l'équipe de sauvetage et communiquée par l'opérateur américain du pétrolier), ce qui correspond à plus de 2700 mètres cubes de liquide hautement polluant rejetés dans cette zone très fréquentée par les navires de commerce et de pêche de la mer du Nord.

La souillure que subissent les côtes anglaises est d'autant plus insidieuse qu'elle reste assez peu visuelle. « Aucun cadavre d'oiseau

n'a été ramassé », a confirmé au *Monde* la responsable de la RSPB pour le Norfolk, Hayley Roan. Et en effet, rien de comparable avec le spectacle d'oiseaux englués dans le mazout comme lors de précédents accidents marins. Pourtant, les spécialistes sont unanimement inquiets sur la dangerosité de cette pollution pour la population des oiseaux et plus globalement pour cette zone de réserves naturelles. Rodney Forster craint que ce kérosène, hautement toxique, ait un impact sur les espèces aquatiques, du minuscule plancton à la base de la chaîne alimentaire jusqu'aux oiseaux prédateurs, aux phoques, aux marsouins et aux dauphins qui se trouvent à son sommet.

Le Wash est une zone protégée d'importance internationale vitale pour les oiseaux tels que les petits échassiers, les oiseaux sauvages, les goélands et les sternes. Un lieu auquel Céline Chadenas, géographe à l'université de Nantes, s'est intéressée dans le cadre de sa thèse. « Cela fait plus de soixante ans que les Anglais protègent ces zones humides et la très riche biodiversité qui s'y est installée... Ils y ont fait un remarquable travail en créant des brèches qui ont permis à l'eau de mer de s'infiltrer », raconte-t-elle. « On n'est pas

là face à un trait de côte rectiligne, ajoute-t-elle, puisque ces zones humides sont piquetées de multiples estuaires très étroits. Alors si la pollution plastique repérée sur les plages s'y installe, ce sera vraiment dramatique, car il sera encore bien plus difficile de s'en débarrasser ensuite. » Les microbilles pourraient alors y constituer une pollution pour des dizaines, voire des centaines d'années.

A l'heure actuelle, c'est une des craintes pour la richesse de la faune du lieu. « Ces petites billes de plastique peuvent être confondues avec de la nourriture et ingérées par les oiseaux ou les autres animaux présents ici. Ils peuvent s'étouffer et, si ce n'est pas le cas, le plastique peut entraîner une malnutrition, et contribuer au développement de pathologies de plus long terme comme une baisse de leur fertilité », précise le directeur de la LPO. Mercredi 26 mars, le comté, qui a terminé le ramassage des concrétions couvertes de kérosène, a commencé à aspirer ces billes lorsqu'elles sont repérées par les patrouilleurs, à l'aide d'un large tuyau aspirateur. D'abord sur la plage et ensuite dans les marais. Un travail de repérage et de nettoyage qui devrait durer de longues semaines. ■

MARYLINE BAUMARD