

8

COOPÉRATION INTERNATIONALE*

Thèmes principaux

- Changement climatique
- Pollution marine
- Coopération environnementale bilatérale avec l'Irlande du Nord
- Aide publique au développement

* Ce chapitre fait le bilan des progrès réalisés au cours des dix dernières années, et en particulier depuis le précédent Examen des performances environnementales publié par l'OCDE en 2000. Il examine aussi les progrès accomplis au regard des objectifs de la Stratégie de l'environnement de l'OCDE de 2001.

Recommandations

- tenir l'engagement, énoncé dans le Programme de gouvernement 2007-12, d'*instaurer une taxe carbone dans les secteurs non visés par le SCEQE*, en concentrant les efforts là où il est possible d'obtenir de nouvelles réductions des émissions avec le meilleur rapport coût-efficacité ;
- étudier comment les paiements effectués dans le cadre des *programmes agro-environnementaux* pourraient être mieux liés au respect de l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ;
- mener à bien la formulation d'une *stratégie nationale d'adaptation au changement climatique*, à la lumière des coûts et des avantages attendus de l'adaptation, et élaborer un plan pour sa mise en œuvre ;
- accélérer la préparation d'un *plan national d'intervention en cas de pollution par des hydrocarbures et par des substances dangereuses et nocives* ; donner aux gardes-côtes irlandais les moyens de l'appliquer efficacement ;
- maintenir l'engagement fort en faveur de la prise en compte des questions d'environnement dans l'*aide publique au développement*, y compris en aidant les pays partenaires à soumettre leurs plans et stratégies de développement à des EES.

Conclusions

L'Irlande s'est fixé un *objectif de réduction annuelle des émissions nationales de gaz à effet de serre* de 3 % et a institué un « budget carbone » annuel pour suivre les progrès accomplis. Le gouvernement s'est engagé à instaurer une taxe carbone s'appliquant aux secteurs non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE). En améliorant les services de transports publics, la nouvelle politique des transports publiée en février 2009 devrait contribuer à la maîtrise des émissions de CO₂. L'Irlande s'est dotée d'un Comité interministériel sur le changement climatique et la sécurité énergétique qui est présidé par le Taoiseach (Premier ministre). Depuis 1990, ses émissions de CO₂ par unité de PIB ont diminué plus vite que la moyenne des pays européens de l'OCDE, si bien qu'elles sont aujourd'hui inférieures à cette moyenne. L'Irlande a accompli des progrès satisfaisants dans la ratification des *accords internationaux sur la pollution marine* qui la concernent. Sa « zone de compétence en matière de pollution » coïncide avec sa zone économique exclusive, et elle se prépare à adhérer en tant que membre à part entière à l'Accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses.

Des mesures ont été prises pour protéger les récifs coralliens d'eau froide situés au large des côtes occidentales contre les effets de la pêche profonde. La *coopération avec l'Irlande du Nord* a été resserrée et élargie à des questions intéressant l'île dans son ensemble (marché insulaire unique de l'électricité, aménagement du territoire, par exemple). Le Conseil ministériel Nord-Sud a été créé et s'est réuni plusieurs fois pour renforcer la coopération bilatérale dans le domaine de l'environnement, en particulier sur les dossiers de la qualité de l'eau et de la gestion des déchets. La coopération avec le Royaume-Uni sur les questions de sûreté nucléaire a bien progressé. L'Irlande a mis en place un programme *d'aide publique au développement* solide et reconnu au niveau international, qui fait de l'environnement l'un des quatre aspects prioritaires devant être systématiquement pris en compte dans le cadre de la coopération.

Cela étant, en 2007, les *émissions de gaz à effet de serre* de l'Irlande avaient augmenté de 25 % par rapport au niveau de référence de 1990, soit une hausse nettement supérieure aux 12.6 % prévus pour 2008-12 par l'accord de partage de la charge à l'intérieur de l'UE. Même si l'on tient compte de l'impact de la crise économique, l'écart par rapport à l'objectif du protocole de Kyoto représente entre 1.3 et 1.8 Mt d'équivalent CO₂ (MteCO₂) par an. Les projections à l'horizon 2020 montrent que dans le meilleur des cas (prise en compte des puits de carbone, application de mesures additionnelles et baisse de l'activité du fait de la récession), les émissions des secteurs non visés par le SCEQE demeureront supérieures à l'objectif de 2.7 MteCO₂ par an. Elles indiquent en outre que 70 % environ des émissions des secteurs hors SCEQE seront alors le fait de l'agriculture et des transports. La différence de fiscalité entre le gazole et l'essence sans plomb a encouragé l'achat de véhicules à moteur diesel, bien que le gazole émette davantage de CO₂ (et d'autres polluants atmosphériques) par litre consommé. L'Irlande n'a pas encore établi son *plan national d'intervention en cas de pollution par des hydrocarbures ou par des substances dangereuses et nocives* ; les garde-côtes irlandais disposent de moyens très limités pour faire face à l'une et l'autre de ces éventualités. En outre, les efforts de protection des eaux côtières contre la pollution d'origine agricole ont été insuffisants : le bilan azoté de l'agriculture irlandaise est plus élevé qu'en 1990 (alors qu'il a diminué dans la zone OCDE dans son ensemble) et il est à présent supérieur à la moyenne de l'OCDE.



1. Changement climatique

L'analyse des données météorologiques montre que *le climat a changé en Irlande* ces dernières décennies. Ce sont les températures qui en témoignent le plus clairement : depuis 1980, la température moyenne annuelle a augmenté de 0.42 °C par décennie, et les prévisions indiquent une hausse de 1 à 3 °C à l'horizon 2100 par rapport à la période 1961-2000 (EPA, à paraître). Par ailleurs, les précipitations se font plus intenses et plus fréquentes. Le volume annuel des précipitations s'est accru sur les côtes nord et ouest, et a diminué ou légèrement augmenté dans le sud et l'est. Ces évolutions se sont traduites par des modifications des écosystèmes, ainsi que par un allongement des cycles végétatifs et une plus grande abondance d'animaux de latitudes plus chaudes. L'élévation annuelle du niveau de la mer est passée de 1.8 mm dans les années 60 à 3.3 mm durant cette décennie.

L'Irlande ne s'est pas encore dotée d'une *stratégie d'adaptation au changement climatique*, mais s'est engagée à le faire avant la fin de 2009. Dans un premier temps, l'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) prépare un rapport sur l'état des connaissances concernant le changement climatique et ses effets prévisibles en Irlande (EPA, à paraître). En élaborant sa stratégie nationale, l'Irlande devra estimer les coûts de l'adaptation et l'ampleur des bénéfices qu'elle pourra procurer (OCDE, 2008a).

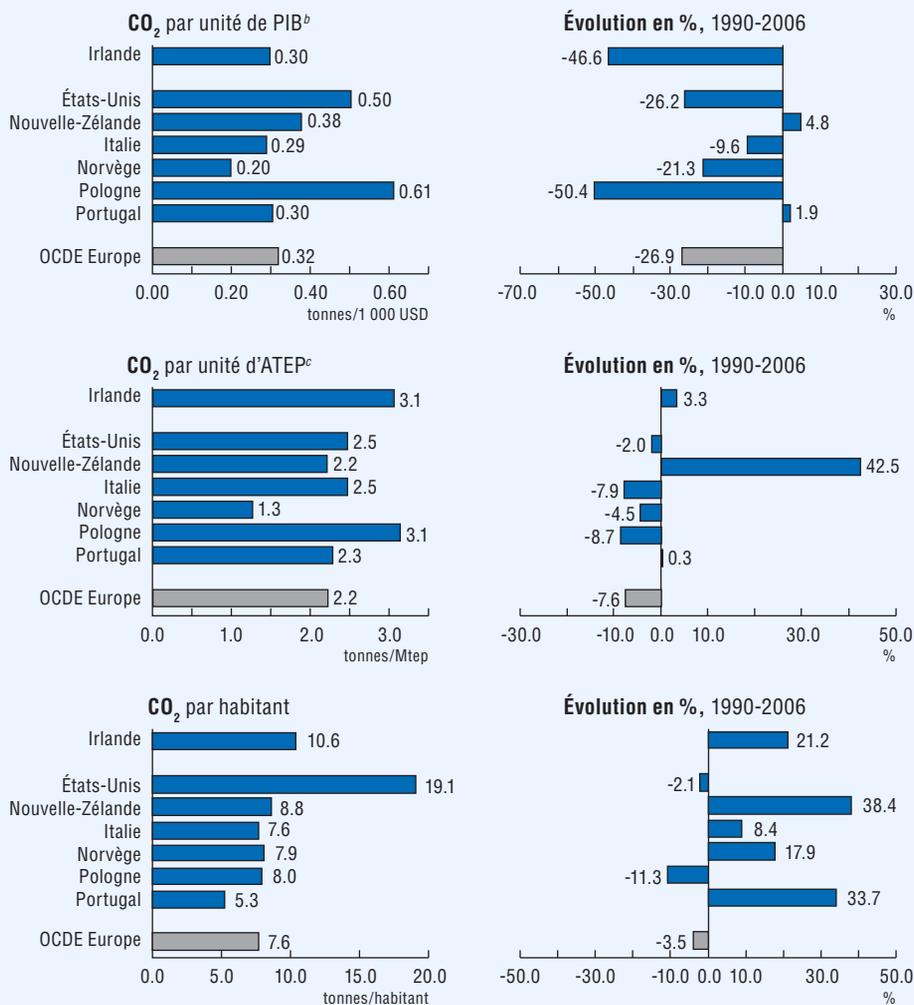
Le ministère de l'Environnement, du Patrimoine et des Administrations locales (DoEHLG) est responsable de la *coordination des politiques publiques en matière de changement climatique*, mais ce sont d'autres ministères qui se chargent de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces politiques dans des secteurs comme l'énergie, l'agriculture, les transports et l'habitat existant. Certains éléments témoignent cependant d'une évolution vers une approche plus globale, comme la création d'un Comité interministériel sur le changement climatique et la sécurité énergétique, présidé par le Taoiseach (Premier ministre), et le budget carbone annuel, présenté pour la première fois en décembre 2007 par le ministre de l'Environnement, du Patrimoine et des Administrations locales au titre du Programme de gouvernement pour 2007-12. L'Irlande a publié deux stratégies climatiques nationales, portant sur les années 2000-06 et 2007-12, et s'est engagée à en préparer une troisième qui couvrira les engagements de l'après-Kyoto (tableau 8.1). Le Comité interministériel de la science, de la technologie et de l'innovation a mis en place un flux de financement en faveur du Programme de recherche sur le changement climatique 2007-13¹.

L'intensité des émissions de CO₂ par unité de PIB s'est améliorée plus rapidement que dans les autres pays européens de l'OCDE depuis 1990, et se trouve maintenant à un niveau inférieur à la moyenne de ces pays (figure 8.1). La situation

Tableau 8.1 Principales mesures de la politique climatique 2007-12, par secteur

Secteur	Principales mesures
Mesures intersectorielles	Campagne pluriannuelle de sensibilisation au changement climatique (15 millions EUR) Financement de programmes de recherche Stratégie nationale d'adaptation d'ici à 2009 3 ^e stratégie climatique nationale, axée sur les engagements de l'après-Kyoto
Énergie	Électricité produite à 33 % à partir de sources d'énergie renouvelables en 2020 (15 % en 2010) Électricité produite à 30 % à partir de la biomasse par les centrales à la tourbe en 2015 Soutien aux projets de cogénération Stratégie nationale pour les énergies marines
Transports	Transfert modal vers les transports en commun (Transport 21) Taxe d'immatriculation et taxe annuelle de circulation favorisant l'acquisition de véhicules plus écologiques Obligation d'incorporation de biocarburants à partir de 2009
Secteur résidentiel	Accroissement de 40 % de l'efficacité énergétique des nouveaux logements Prélèvement sur les lampes à incandescence, destiné à encourager l'adoption des ampoules basse consommation Fourniture de compteurs intelligents à tous les usagers Subventions en faveur des systèmes de chauffage utilisant des énergies renouvelables
Industrie, commerce et services	Accords énergétiques Soutien en faveur de l'adoption de technologies et de pratiques éco-efficientes
Agriculture	Soutien en faveur du piégeage du carbone et de la réduction des émissions provenant des engrais (REPS 4) Soutien à l'amélioration de la gestion des effluents Prime complémentaire à celle de l'UE en faveur des cultures énergétiques Nouveau soutien au boisement
Gestion des déchets	Soutien aux projets de valorisation énergétique des déchets (dispositif REFIT)
Secteur public	Réduction de 33 % des dépenses énergétiques d'ici à 2020 (bureaux, établissements scolaires, hôpitaux, etc.) Compensation des émissions de carbone de tous les déplacements officiels par avion par des actions en faveur des forêts urbaines Éclairage public économe en énergie Évolution de l'ensemble du parc de véhicules vers des mélanges aux biocarburants

Source : DoEHLG, 2007.

Figure 8.1 Intensité des émissions de CO₂^a, 2006

a) Émissions de CO₂ dues à la consommation d'énergie uniquement ; exclut les soutages maritimes et aériennes internationaux ; approche sectorielle.

b) Aux niveaux de prix et parités de pouvoir d'achat de 2000.

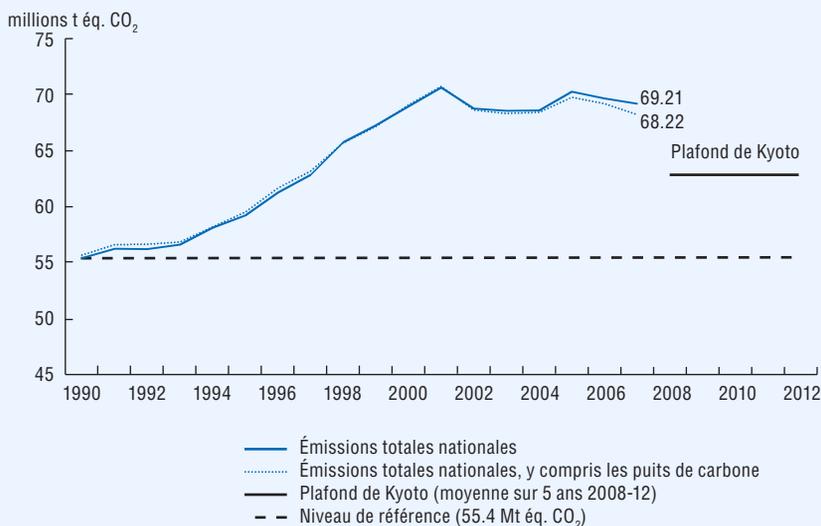
c) Approvisionnements totaux en énergie primaire.

Source : OCDE-AIE(2008), *Émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie* ; OCDE (2008), *Perspectives économiques de l'OCDE n° 84* ; OCDE-AIE (2008), *Bilans énergétiques des pays de l'OCDE*.

de l'Irlande en matière d'intensité des émissions de CO₂ par unité d'approvisionnement en énergie est moins favorable, même si les émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie ont été découplées du PIB (chapitre 2)².

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté dans les années 90, mais n'ont pratiquement plus évolué depuis 2000 (figure 8.2 et tableau 8.2). Les émissions liées à l'énergie ont augmenté de 40 % dans les années 90 et celles du secteur des transports ont plus que doublé, tandis que les émissions de GES d'origine industrielle se sont accrues de 30 % (tableau 8.3)³. Les émissions des transports ont continué d'augmenter dans les années 2000. En 2007, les secteurs de l'énergie, des transports et de l'industrie (services commerciaux compris) représentaient chacun 20 % des émissions totales de GES, et l'agriculture plus de 25 %. L'énergie et une partie des activités industrielles sont couvertes par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) au titre de la directive 2003/87/CE, ce qui n'est pas le cas des transports et de l'agriculture⁴.

Figure 8.2 Écart de l'Irlande par rapport à l'objectif de Kyoto, 1990-2007



Source : EPA (2009).

Tableau 8.2 Émissions de gaz à effet de serre^a, par gaz
(millions de tonnes d'équivalent CO₂)

	1990, année de référence	2000	2007	Année de référence-2007 (variation en %)
CO ₂	32.4	44.8	47.5	+46.6
CH ₄	13.5	13.5	13.0	-3.7
N ₂ O	9.5	10.1	8.0	-15.8
Gaz fluorés	0.04	0.6	0.7	+1 650
HFC	-	0.2	0.5	
PFC	-	0.3	0.13	
SF ₆	0.04	0.06	0.07	
Total GES	55.4	69.0	69.2	+24.9

a) Hors émissions/absorptions résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie.
Source : EPA, 2009a.

Tableau 8.3 Émissions de gaz à effet de serre, par secteur
(millions de tonnes d'équivalent CO₂)

	Année de réf. ^a	2000	2006	2007	2008-12 ^b		2020 ^b		Année de référence- 2007 (var. en %)	Année de référence- 2010 (var. en %) ^c
					AM	AMC	AM	AMC		
Énergie ^d	11.7	16.7	15.5	14.9	14.5	12.7	15.0	9.4	27.3	23.9
Secteur résidentiel	7.4	6.6	7.3	7.1	7.4	7.1	9.1	6.6	-4.0	0
Industrie et commerce	9.8	12.7	12.0	12.4	11.0	10.2	12.8	9.8	26.5	12.2
Agriculture	19.9	20.5	19.3	18.6	18.2	18.2	17.8	17.8	-6.5	-8.5
Transports	5.2	10.8	13.7	14.4	14.4	13.9	18.1	16.0	176.9	176.9
Déchets	1.5	1.6	1.8	1.9	2.0	2.0	2.3	1.4	26.7	33.3
Total ^e	55.4	69.0	69.7	69.2	67.6 ^f	64.1 ^f	75.1	61.0	25.0	22.1 ^f
Puits ^g	0.2	0.15	-0.5	..	-2.2	-2.2	-4.4	-4.4		

a) Les émissions de référence retenues dans le cas de l'Irlande sont les quantités de CO₂, de CH₄ et de N₂O émises en 1990, plus les quantités de gaz fluorés (HFC, PFC et SF₆) émises en 1995 ; cette méthode de calcul est autorisée par l'article 3.8 du protocole de Kyoto pour les Parties visées à l'annexe I.

b) Prévisions dans le cadre d'un scénario « avec mesures » (AM) ou « avec mesures complémentaires » (AMC).

c) Dans le cas du scénario « avec mesures ».

d) Production d'électricité et raffinage de pétrole.

e) Hors soutages internationaux et émissions/absorptions résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie (UTCATF). Les chiffres étant arrondis, les totaux peuvent ne pas être tout à fait exacts.

f) L'objectif de l'Irlande au titre du protocole de Kyoto a été fixé à 314.18 MteCO₂ pour 2008-12, soit 62.837 MteCO₂ par an (ou 12.6 % de plus que l'estimation de référence).

g) Émissions/absorptions UTCATF, dont terrains boisés, terres cultivées, prairies, zone humides, zones habitées et autres terres.

Source : EPA, 2009b.

1.1 Engagements pour 2008-12

Objectifs au titre du protocole de Kyoto

L'Irlande a ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en 1994 et le protocole de Kyoto en 2002, comme les autres États membres de l'UE. L'objectif de l'Irlande au titre du partage de la charge dans l'UE est de 62.8 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (MteCO₂) par an pour la période 2008-12 (soit un niveau d'émissions supérieur de 12.6 % à celui de l'année de référence). En 2000, le volume total des émissions de GES de l'Irlande s'est stabilisé à un niveau supérieur d'environ 25 % à celui de l'année de référence et n'a guère varié depuis (tableau 8.2).

L'Irlande prend part au SCEQE depuis son lancement en 2005 (encadré 8.1). À la mise en place, en avril 2007, de la *deuxième Stratégie climatique nationale* pour 2007-12, elle a calculé que les mesures intérieures en vigueur ne permettraient d'obtenir que la moitié environ (8.7 MteCO₂ par an) de la réduction annuelle nécessaire pour atteindre l'objectif de Kyoto, alors estimée à 17.2 millions de tonnes (DoEHLG, 2007)⁵. La stratégie prévoit que l'Irlande comblera l'écart par des mesures complémentaires de réduction des émissions (4.9 millions de tonnes) et par l'achat à l'étranger de crédits d'émission issus des mécanismes de flexibilité du protocole de Kyoto (3.6 millions de tonnes)⁶. C'est pourquoi le gouvernement a débloqué 270 millions EUR pour l'achat de 18 millions de tonnes de crédits carbone internationaux, soit 3.6 millions de tonnes par an de 2008 à 2012⁷. La Stratégie climatique définit des objectifs de réduction des émissions dans les secteurs de l'énergie, des transports, du logement, de l'industrie, des déchets et de l'agriculture, ainsi que dans le secteur public (tableau 8.1).

Les hypothèses de la Stratégie climatique nationale 2007-12 sont conformes aux *prévisions récentes de l'EPA*, à condition que des « mesures complémentaires » soient rapidement mises en place (tableau 8.3). Si ce n'est pas le cas, et si les mesures en vigueur ne sont pas modifiées, on estime que les émissions annuelles moyennes de GES s'accroîtront de 22 % en 2008-12, l'écart avec l'objectif de Kyoto passant alors à 5.2 MteCO₂ par an. Ces prévisions (dites du scénario « avec mesures ») intègrent les effets attendus des politiques et mesures appliquées (et inscrites dans la législation) à la fin de 2007, en particulier du SCEQE. Elles prennent en compte en particulier : *i*) une réduction de la consommation d'engrais et du nombre de têtes de bétail résultant du découplage du soutien agricole et de la production engagé en 2005 dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune, et *ii*) un recours accru aux énergies renouvelables dans la production d'électricité, conformément à la directive 2001/77/CE⁸. Elles incluent aussi les effets des puits forestiers visés à l'article 3.3 du protocole de Kyoto. Les « mesures complémentaires » se rapportent

Encadré 8.1 Échange de quotas d'émission

L'Irlande participe au *système communautaire d'échange de quotas d'émissions de CO₂* (SCEQE) depuis son lancement en 2005. Le SCEQE couvre dans ce pays plus d'une centaine de grandes installations industrielles ; les centrales électriques et les cimenteries représentent la plus grande partie des émissions. L'EPA contrôle le suivi, la notification et la vérification des émissions, ainsi que le registre national des échanges de quotas d'émission. Les installations visées par le SCEQE doivent verser une redevance de 150 EUR pour ouvrir un compte auprès du registre. Les recettes provenant des mises aux enchères, bien que modestes (moins de 1 % des droits d'émissions jusqu'à présent) servent à couvrir les coûts de fonctionnement du système.

Les *quotas alloués pour 2005-07* au titre du SCEQE, soit 57.7 MteCO₂ (sans compter les 9.2 MteCO₂ mis en réserve pour les nouveaux entrants), se sont révélés inférieurs d'environ 12 % aux émissions vérifiées (AEE, 2008). L'Irlande fait ainsi partie des quelques pays de l'UE qui se sont trouvés à court de quotas d'émission. Elle a dû importer 911 000 tCO₂, d'une valeur de 5 millions EUR environ (Ryan *et al.*, 2008). La Commission de régulation de l'énergie a permis aux compagnies d'électricité de répercuter sur le consommateur uniquement le coût additionnel des quotas achetés.

Pour la période 2008-12, correspondant à la deuxième phase d'attribution de quotas, 22.3 MteCO₂ ont été alloués par an, soit 87 % des émissions prévues des secteurs visés par le SCEQE (un tiers des émissions totales prévues). Après exclusion de la réserve constituée pour les nouveaux entrants, le quota annuel alloué est inférieur de 6.6 % à celui de la phase précédente. Depuis que le marché de gros de l'électricité englobant la totalité de l'île est entré en vigueur, les compagnies d'électricité sont autorisées à répercuter sur les consommateurs le coût d'opportunité de leurs quotas (c'est-à-dire même si aucun achat n'est effectué) (Ryan *et al.*, 2008). Un signal important est ainsi adressé aux consommateurs, mais cette situation crée pour les compagnies d'électricité des rentes liées aux permis reçus gratuitement. Les émissions vérifiées en 2008 étaient inférieures à celles de 2007, ce qui confirme la tendance à la baisse observée depuis 2005, même si la récession économique a également joué un rôle dans ce recul.

La mise aux enchères de l'intégralité des quotas d'émission du secteur de l'énergie à *partir de 2013* (et progressivement pour les autres secteurs industriels à forte intensité énergétique), dans le cadre du nouveau Paquet changement climatique de l'UE pour 2020, incitera davantage les installations relevant du système SCEQE à réduire leurs émissions. Elle mettra fin également aux rentes dont bénéficient à l'heure actuelle les entreprises recevant gratuitement des quotas d'émission.

aux objectifs fixés en faveur des énergies renouvelables dans le Livre blanc sur l'énergie (DoCENR, 2007) et aux objectifs d'efficacité énergétique fixés dans le Plan d'action national pour l'efficacité énergétique (DoCENR, 2009)⁹.

Les auteurs des deux scénarios ont supposé que la récession se limiterait à une contraction de 0.5 % du PIB en 2008 et 2009, et que l'économie retrouverait en 2020 le niveau qu'elle aurait dû avoir en l'absence de récession. Depuis l'établissement des prévisions énergétiques, les perspectives économiques se sont toutefois détériorées. D'après une *analyse ultérieure de la crise économique* effectuée par l'Institut de recherche économique et sociale, le PNB pourrait reculer de 7 % entre 2007 et 2010, de sorte que l'écart par rapport à l'objectif de Kyoto se situerait entre 1.3 à 1.8 million de tonnes (tableau 8.4)¹⁰. Il se pourrait cependant que cet écart soit en fin de compte moins important encore, étant donné que la dernière estimation faite par l'OCDE (en juin 2009) de la baisse du PNB est de 14.8 % pour la période considérée. Dans ces conditions, l'Agence nationale de gestion du Trésor (NTMA) a suspendu son programme d'achat de crédits carbone à l'étranger.

Objectif du gouvernement

En fixant à 3 % l'objectif de réduction annuelle moyenne des émissions de GES pour 2007-12, le *Programme de gouvernement* adopté en juin 2007 a relevé le niveau des ambitions de l'Irlande dans la lutte contre le changement climatique. Le gouvernement a créé un « budget carbone » annuel pour suivre les progrès accomplis (encadré 8.2). La Déclaration stratégique faite en juillet 2008 par le DoEHLG répond au Programme de gouvernement qui confère au changement climatique un degré de priorité élevé (DoEHLG, 2008).

La *mise en place de mesures complémentaires* de réduction des émissions nationales visera presque exclusivement les secteurs ne relevant pas du SCEQE, principalement les transports et l'agriculture¹¹. Le Plan d'action de 2009 sur les transports et les déplacements durables ainsi que le Plan d'action national pour l'efficacité énergétique sont essentiels dans ce contexte (chapitre 6). Aucune nouvelle mesure concernant les émissions n'est prévue dans les secteurs visés par le SCEQE, qui couvre un peu plus d'une centaine d'installations irlandaises (représentant à l'heure actuelle 30 % environ des émissions totales de GES) dans le cadre d'un programme géré par l'EPA¹². En 2007, le Comhar, Conseil irlandais pour le développement durable, a demandé des études sur un système de plafonnement et d'échange (*cap and share*) qui servirait à réduire les émissions de GES des secteurs résidentiel et des transports, lesquels n'entrent pas dans le SCEQE (Comhar, 2008). Il semble cependant que les inconvénients d'un tel dispositif soient supérieurs à ses avantages (encadré 8.3).

Tableau 8.4 **Effort à fournir pour atteindre l'objectif du protocole de Kyoto^a**, par scénario
(millions de tonnes d'équivalent CO₂)

	Avec mesures (AM)	Avec mesures complémentaires (AMC)	Crise économique et mesures complémentaires
Émissions prévues	65.4	61.8	58.4
<i>dont :</i>			
Secteurs relevant du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) ^b	19.6	17.7	16.6
Autres secteurs (hors SCEQE)	45.8	44.2	41.8-42.3
Achat par le gouvernement/mesures nationales complémentaires ^c	5.2	3.6	1.3-1.8

a) 62.837 MteCO₂ par an pour 2008-12.

b) D'après les prévisions, les émissions devraient être inférieures au quota annuel fixé dans le 2^e Plan national d'allocation 2008-12 (22.3 MteCO₂).

c) Plafond de Kyoto (62.837 Mt) moins le quota national des secteurs visés par le SCEQE (22.3 Mt) moins les émissions prévues des secteurs hors SCEQE. Les chiffres étant arrondis, les totaux peuvent ne pas être tout à fait exacts.

Source : EPA, 2009b.

1.2 Engagements pour 2020

Le protocole de Kyoto ne constitue qu'une première étape dans la lutte contre le changement climatique. L'Irlande doit être prête à répondre à des *objectifs plus stricts de réduction des émissions de GES en 2020* et au-delà, dans le cadre du « Paquet » changement climatique adopté récemment par l'UE (encadré 8.4) et d'un éventuel dispositif international relatif au changement climatique.

Dans le scénario le plus favorable (incluant les puits de carbone, l'application de mesures complémentaires et tenant compte d'une réduction d'activité due à la crise économique), *les prévisions d'émissions pour 2020 dans les secteurs hors SCEQE continuent d'indiquer un écart annuel de 2.7 MteCO₂* entre les résultats probables de l'Irlande et le nouvel objectif (tableau 8.5).

Les émissions de GES qui ne sont pas couvertes par le SCEQE proviennent de l'agriculture, des transports, du logement et de plusieurs autres secteurs. Les caractéristiques des émissions de GES en Irlande sont peu comparables à celles des

Tableau 8.5 **Effort à fournir pour atteindre l'objectif 2020 de l'UE dans les secteurs hors SCEQE^a, par scénario**
(millions de tonnes d'équivalent CO₂)

	Année de référence (2005)	2007	2020		
			Avec mesures (AM)	Avec mesures complémentaires (AMC)	Crise économique et mesures complémentaires
Émissions prévues	48.3	48.4	53.8	46.0	44.9
Puits ^b	-0.4	..	-4.4	-4.4	-4.4
Effort à fournir pour atteindre l'objectif ^c :					
Sans puits			15.9	8.1	7.0
Avec puits			11.5	3.8	2.7

a) 37.9 MteCO₂ par an d'ici à 2020.

b) Sous réserve d'approbation de l'UE. L'UE se réserve le droit d'ajuster l'objectif d'un État membre si celui-ci décide d'accepter la prise en compte des puits dans le calcul des émissions totales de GES au cours de la deuxième période d'engagement (2013-20).

c) Les chiffres étant arrondis, les totaux peuvent ne pas être tout à fait exacts.

Source : EPA, 2009b.

autres pays d'Europe, étant donné que l'agriculture est responsable de 27 % de l'ensemble des émissions, et de 40 % des émissions ne relevant pas du SCEQE. Le secteur des transports est également source de préoccupations, puisqu'il produit 21 % de l'ensemble des émissions et 35 % des émissions hors SCEQE. *L'agriculture et les transports* représentent 50 % environ des émissions prévues en 2008-12 dans les scénarios « avec mesures » et « avec mesures complémentaires ». En 2020, ces deux secteurs seront d'après les prévisions responsables d'environ 70 % des émissions totales non visées par le SCEQE dans les deux scénarios.

Émissions du secteur des transports

Parmi les « *mesures complémentaires* » dans le secteur des transports figurent le programme d'investissement Transport 21 et son alignement avec les politiques d'aménagement de l'espace, qui devraient permettre de réduire les émissions de CO₂ liées aux encombrements¹³. Ces mesures comprennent aussi la récente modification de la base de calcul de la taxe d'immatriculation et de la taxe annuelle sur les véhicules à moteur, qui dépendent désormais des émissions de CO₂ (chapitre 2). Dans

Encadré 8.2 Le budget carbone

L'Irlande est le premier pays au monde – avant le Royaume-Uni – à avoir mis en place un budget carbone national dans le *cadre du processus budgétaire annuel*. L'objectif est d'apporter des informations à l'appui des décisions sur les dépenses et la fiscalité, non seulement sur les effets financiers et économiques, mais aussi sur les effets sur le changement climatique. Le budget carbone présente les réductions complémentaires des émissions que doivent entraîner les nouvelles mesures inscrites au budget (subventions en faveur des systèmes de chauffage domestique utilisant les énergies renouvelables et révision de la fiscalité sur les véhicules en fonction des émissions de CO₂). Le ministre de l'Environnement, du Patrimoine et des Administrations locales présente le budget carbone en même temps que le budget financier annuel. Il rend compte par la suite de la consommation d'énergie de l'Irlande l'année précédente, des progrès accomplis vers les objectifs de réduction des émissions de GES du pays (partage de la charge dans l'UE et objectif national de baisse annuelle de 3 %) et des projets du gouvernement pour atteindre les objectifs. Deux budgets carbone ont été présentés jusqu'à présent, en complément des budgets financiers de 2008 et 2009.

Cependant, le budget carbone *n'évalue pas l'impact global du budget financier* sur les émissions de GES et ne précise pas les coûts et les avantages économiques des mesures proposées. Il ne tient compte que des mesures visant directement à faire baisser les émissions. Le budget carbone 2009 présente des perspectives révisées concernant les émissions de GES sans rendre compte des effets du précédent budget. Il est donc possible d'améliorer les fondements analytiques du budget carbone et d'accroître son efficacité en tant qu'instrument de comptabilité.

le scénario avec « *mesures complémentaires* », on suppose que les biocarburants représenteront 10 % de l'ensemble des carburants utilisés par les transports routiers en 2020, conformément au Paquet changement climatique récemment adopté par l'UE. Même si la décision de faire reposer la taxe d'immatriculation et la taxe annuelle sur les voitures particulières sur les émissions de CO₂ déclarées par le constructeur va dans la bonne direction, il est peu probable que Transport 21 aboutisse à une baisse significative des émissions de GES. Les investissements consacrés aux transports en commun pourraient réduire certains déplacements en voiture, mais les 18 milliards EUR destinés au réseau routier dans le cadre du programme risquent par ailleurs d'entraîner une hausse du trafic routier. Quant aux biocarburants de première génération, ils constituent un moyen très coûteux d'abaisser les émissions de CO₂ liées aux transports¹⁴ et leur production soulève des préoccupations environnementales liées à l'agriculture intensive¹⁵.

Encadré 8.3 Crédits de carbone personnels : plafonnement et échange

Le système communautaire d'échange de quotas d'émission couvre des secteurs comme la production d'électricité et les grandes industries, mais d'autres comme le transport, le logement et l'agriculture n'y sont pas inclus. Il faut donc prendre de nouvelles mesures pour réduire les émissions dans ces derniers secteurs. L'une des idées proposées par la Foundation for the Economics of Sustainability (FEASTA), une ONG irlandaise, est le plafonnement et l'échange (*cap and share*), qui consiste à *affecter à chaque citoyen un crédit d'émission de carbone* dans la limite d'un plafond défini.

Globalement, le plafonnement et l'échange *fonctionneraient comme une taxe sur le carbone*. Ce système serait *peut-être mieux accepté par le public* car le plafonnement concernerait les émissions produites en amont par ceux qui fournissent des combustibles fossiles primaires aux secteurs pris en compte dans le système. Des certificats délivrés à tous les adultes leur attribueraient une part égale des émissions autorisées au titre du plafond fixé pour l'année (Comhar, 2008). Les certificats pourraient ensuite être vendus aux fournisseurs de combustibles fossiles par l'intermédiaire d'une banque ou d'un bureau de poste par exemple.

Avec le plafonnement des émissions en amont, *le prix des émissions est inscrit dans le prix du combustible fossile* répercuté sur le consommateur. Celui-ci est incité à réduire sa consommation de combustibles fossiles afin qu'elle reste inférieure au montant moyen pour lequel il est indemnisé par la vente des certificats.

Cependant, ce système présente d'importants inconvénients. Il rend les particuliers « propriétaires » de toutes les émissions liées aux transports dans l'économie, alors que ces émissions sont causées en grande partie par des activités telles que le transport routier, les transports en commun ou les services de taxis, par exemple. *Les particuliers recevraient par conséquent une indemnisation trop élevée*, du moins au début, c'est-à-dire qu'ils feraient des bénéfices sur la vente des certificats aux compagnies pétrolières qui auraient besoin de couvrir les émissions causées par le combustible vendu aux autres secteurs.

Comme les compagnies pétrolières doivent payer les permis nécessaires pour couvrir les émissions causées par les produits qu'elles vendent, l'idée peut être comparée à un système de plafonnement et d'échange avec mise aux enchères des permis. Dans le projet de plafonnement et d'échange, le gouvernement distribue toutefois les « recettes » sous forme de forfait à tous les adultes, *et se prive ainsi de la possibilité d'utiliser cet argent pour réduire des impôts créateurs de distorsions*, par exemple sur le travail.

Le système de plafonnement et d'échange *interférerait avec les taxes en vigueur sur les carburants routiers*. Le plafonnement mis en place sur les émissions des compagnies pétrolières neutraliserait les effets des taxes en vigueur sur la consommation totale de carburants et, partant, sur les émissions de CO₂ correspondantes.

Il est facile d'imaginer la pression qui s'exercerait probablement en faveur de l'élimination des taxes sur les carburants, laquelle se solderait par une perte considérable de recettes.

Encadré 8.3 Crédits de carbone personnels : plafonnement et échange (suite)

Il existe déjà en Irlande une très forte incitation à réduire les émissions des véhicules légers, qui découle des taxes ponctuelles et récurrentes sur les véhicules (chapitre 6). Il serait plus avantageux de prendre des mesures pour faire baisser les émissions dans d'autres secteurs que de chercher à réduire encore les émissions des véhicules.

Enfin, les *coûts de transaction* résultant du fonctionnement d'un système de plafonnement et d'échange seraient très élevés par rapport à une taxe sur le carbone. Il serait extrêmement fastidieux d'expliquer le fonctionnement du système à 1.5 million de ménages. Assurer le fonctionnement et la surveillance du « marché » qui résulterait de la vente par les ménages de permis de valeur variable constituerait une énorme tâche administrative.

Encadré 8.4 L'Irlande et le Paquet changement climatique de l'UE

En décembre 2008, le Parlement européen et le Conseil de l'UE ont adopté plusieurs objectifs juridiquement contraignants à l'horizon 2020 : réduire de 20 % les émissions totales de GES de l'UE par rapport au niveau de 1990, porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie et améliorer de 20 % l'efficacité énergétique^a. Le dispositif correspondant, appelé *Paquet changement climatique*, répartit les efforts de réduction des GES d'ici à 2020 entre les secteurs relevant du SCEQE et les autres.

Un *plafond unique couvrant toutes les émissions qui relèvent du SCEQE, fixé pour l'ensemble de l'UE*, garantira l'uniformité de traitement des installations industrielles à l'intérieur du marché unique. L'objectif est de réduire les émissions des secteurs du SCEQE de 21 % entre 2005 et 2020^b. Le plafond annuel baissera de façon linéaire. Dans les secteurs ne relevant pas du SCEQE, les objectifs de chaque pays aboutissent à une réduction totale de 10 % en moyenne entre 2005 et 2020^c. L'objectif pour l'Irlande est de réduire les émissions des secteurs hors SCEQE de 20 % pendant cette période. La limite a été fixée à 37.9 MteCO₂ sur la base des calculs de la Commission européenne. Pour l'ensemble de l'UE, les réductions totales, pour les secteurs du SCEQE et hors SCEQE, aboutiront à une baisse globale de 14 % par rapport à 2005 (20 % par rapport à 1990).

a) La réduction des émissions sera portée à 30 % si un nouvel accord global sur le changement climatique est adopté.

b) En conséquence, aucun objectif national d'émissions n'est fixé pour les secteurs relevant du SCEQE.

c) C'est le PIB par habitant qui a servi de critère principal pour fixer les objectifs par pays.

L'application de *taxes sur le carbone* aux secteurs non couverts par le SCEQE permet d'alléger les impôts qui faussent les incitations (à travailler et à investir, par exemple) et d'alourdir ceux qui corrigent les externalités négatives, améliorant ainsi l'efficacité économique des deux côtés. En septembre 2004, le gouvernement a décidé qu'une taxe sur le carbone n'était pas une bonne solution pour réduire les émissions de GES, en expliquant que les avantages environnementaux d'une telle mesure ne justifieraient pas les difficultés économiques et sociales engendrées, en particulier pour les ménages (AIE, 2007). Il a changé de politique en 2007 en annonçant son souhait d'appliquer un prélèvement carbone à tous les secteurs hors SCEQE (encadré 8.5). Malgré l'engagement qui figure dans le Programme de gouvernement et la nécessité pressante de préserver l'équilibre budgétaire, il a été décidé de ne pas inscrire la fiscalité carbone au budget 2009 dans l'attente de l'avis de la Commission sur la fiscalité.

Le scénario avec « mesures complémentaires » n'inclut pas de *taxes sur la teneur en carbone des carburants routiers*, qui seraient plus efficaces que le subventionnement de l'utilisation de biocarburants, puisqu'elles cibleraient directement les émissions de CO₂¹⁶. En Irlande, les taxes sur le gazole sont inférieures aux taxes sur l'essence sans plomb. Cela a encouragé l'achat de véhicules diesel alors que ceux-ci émettent davantage de CO₂ par litre consommé et plus de polluants contribuant à la formation de smog dans les villes (NO_x et particules) que les véhicules à essence, encore que cet écart de fiscalité soit appelé à se réduire avec l'entrée en vigueur des normes Euro 5 et 6¹⁷. Par ailleurs, une augmentation des taxes sur les carburants permettrait de réduire le « tourisme à la pompe ». Dans un souci d'optimisation du rapport coût-efficacité, il serait cependant préférable d'adopter une taxe sur le carbone fixée en fonction de la teneur en carbone et s'appliquant à tous les combustibles fossiles, quelle que soit leur utilisation (transport et chauffage compris), sauf à ceux utilisés dans les secteurs couverts par le SCEQE¹⁸.

Le scénario avec « mesures complémentaires » ne tient pas compte de la *nouvelle politique des transports* adoptée en février 2009 en faveur de déplacements plus intelligents sous le titre « Voyager plus intelligent : des transports durables pour l'avenir » (Smarter Travel : A Sustainable Transport Future). Celle-ci vise à améliorer les transports en commun par différents projets, comme celui d'un réseau de métro. Elle cherche en particulier à ramener la part des déplacements domicile-travail effectués en voiture particulière du niveau actuel de 65 % à 45 % d'ici à 2020, ce qui ferait baisser les émissions de CO₂ d'au moins 4 Mt selon les estimations du ministère des Transports. Sur le plan économique, la mise en place de péages constituerait un moyen plus efficace de renforcer les transports en commun. Dans l'idéal, il faudrait que le système de tarification couvre tout le réseau routier et que les tarifs varient en fonction de l'endroit et de l'heure de passage, ainsi que de la

Encadré 8.5 Le débat sur la taxe carbone en Irlande

La *Stratégie climatique nationale adoptée en 2000* prévoyait en particulier la mise en place d'un cadre d'imposition des GES axé sur les émissions de CO₂. Un *groupe interministériel sur la fiscalité verte* a été chargé de réfléchir à la conception d'une telle taxe. En 2003, plus de la moitié des autorités consultées sur l'adoption d'une taxe carbone y étaient opposées ou demandaient des exemptions. Le groupe sur la fiscalité verte a donc proposé une taxe de 5 EUR par tonne de CO₂ dans les secteurs hors SCEQE. L'objectif était de relever progressivement ce montant pour le porter à hauteur du prix du carbone dans le cadre du SCEQE. Il a été proposé d'appliquer un abattement de 80 % aux entreprises concluant des accords avec Sustainable Energy Ireland pour réduire leurs émissions, ainsi qu'aux centrales de cogénération. Le groupe a recommandé de se servir des recettes de la taxe carbone pour financer les quotas d'émission au titre du protocole de Kyoto dans un premier temps, et pour prendre des mesures renforçant le bien-être social et l'efficacité énergétique dans le parc immobilier par la suite. Cependant, la taxe carbone n'a jamais été adoptée. Le gouvernement a conclu que les baisses des émissions de GES obtenues seraient restées modestes, et craint que cette taxe ait des conséquences économiques et sociales négatives. La forte hausse des prix du pétrole en 2004 devait selon lui apporter une incitation suffisante à économiser l'énergie.

Avec l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto en 2005, et la mise au point d'une politique climatique ambitieuse au niveau de l'UE, les arguments en faveur d'un prélèvement carbone en Irlande sont devenus plus pressants. La *Stratégie climatique nationale 2007-12* et le *Programme de gouvernement 2007-12* ont réaffirmé l'engagement des pouvoirs publics à mettre progressivement en place des mesures fiscales en faveur de l'environnement, en particulier une taxe sur le carbone.

De nombreux travaux ont été conduits en Irlande sur *le type de taxe carbone à adopter* (Ryan *et al.*, 2008). D'après les prévisions de Cambridge Econometrics, un prélèvement de 20 EUR/tCO₂ ne ferait baisser que faiblement les émissions de GES et il faudrait donc une taxe beaucoup plus élevée. Cependant, même avec un taux de l'ordre de 200 à 300 EUR/tCO₂ (qui serait difficile à faire accepter sur le plan politique et social), l'économie irlandaise serait en croissance, à condition que les recettes fiscales servent à réduire l'impôt sur le revenu et à accroître les prestations sociales. En 2008, l'Institut de recherche économique et sociale (ESRI) a inscrit un prélèvement carbone dans son travail de modélisation économique à l'horizon 2015, en s'appuyant sur les hypothèses suivantes : *i*) adoption en 2010 d'une taxe sur le carbone égale au prix du carbone sur le marché ; *ii*) adoption d'une taxe similaire dans l'ensemble de l'UE (limitant les effets sur la compétitivité), et *iii*) affectation des recettes à la réduction des taxes sur le travail (Fitzgerald *et al.*, 2008). Le modèle de l'ESRI indique un impact économique positif, moyennant une compétitivité accrue de l'économie irlandaise et un renforcement de l'emploi. L'ESRI a également évalué

Encadré 8.5 Le débat sur la taxe carbone en Irlande (suite)

L'effet qu'aurait une taxe carbone sur les émissions de GES et l'économie de l'Irlande (Tol *et al.*, 2008 ; Conefrey *et al.*, 2008), et formulé les conclusions suivantes :

- une taxe uniforme constitue le moyen le moins coûteux de réduire les émissions ;
- la taxe doit s'appliquer à toutes les sources d'émissions de GES ne relevant pas du SCEQE (agriculture, transports, déchets, secteurs résidentiel et commercial, industries hors SCEQE) ;
- elle doit être équivalente au prix à venir des permis d'émission dans le cadre du SCEQE (estimé à 20-38 EUR/tCO₂ en 2010) ;
- le produit de la taxe augmentera probablement plus vite que le budget général du gouvernement entre 2010 et 2020 : une taxe de 20 EUR/tCO₂ (soit en moyenne 0.05 EUR par litre de carburant) rapporterait 550 millions EUR par an ;
- la meilleure utilisation à donner à ces recettes fiscales serait d'atténuer les effets sur la répartition et de réduire les coûts du travail ;
- les effets de la taxe sur les émissions seraient modérés les dix premières années, mais beaucoup plus importants à long terme, à mesure de l'élaboration de nouvelles technologies ;
- une augmentation relativement modeste des prestations et une réduction de l'impôt sur le revenu compenseraient la nature légèrement dégressive de la taxe ;
- les émissions de méthane, d'oxyde nitreux et d'hydrocarbures halogénés des secteurs exposés à l'échelle internationale, en particulier l'agriculture, pourraient faire l'objet d'une taxe équivalente touchant les consommateurs (plutôt que les producteurs), ce qui permettrait d'exempter automatiquement les produits destinés à l'exportation et de traiter les produits nationaux et importés de la même manière.

Il existe ainsi *parmi les économistes un consensus général* sur le fait qu'une taxe sur le carbone au prix des quotas d'émission de l'UE se traduirait par une réduction modérée des émissions de GES et serait bénéfique à l'économie irlandaise en termes de croissance et d'emploi. Elle apporterait aussi des éléments de certitude en faveur des investissements à long terme dans les technologies sobres en carbone. Les effets économiques dépendraient essentiellement de l'utilisation des recettes. En conséquence, le Comhar, le Conseil pour le développement durable, a préconisé d'adopter une taxe sur le carbone s'appliquant à tous les secteurs hors SCEQE, à l'exception de l'agriculture. Il a proposé d'utiliser 40 % des recettes ainsi produites pour réduire l'impôt sur le revenu, 25 à 30 % pour indemniser les ménages à faible revenu et lutter contre la précarité énergétique, et le reste pour financer des mesures de réduction des émissions dans les transports, l'agriculture, les services et le secteur résidentiel. La Commission sur la fiscalité a été invitée à réexaminer la question de la mise en place d'une taxe sur le carbone sans incidence sur les recettes. Elle a rendu son rapport au gouvernement en septembre 2009

catégorie d'émission du véhicule (OCDE, 2008b). En pratique, il faudrait cependant concevoir des approches plus ciblées qui tiennent compte de considérations économiques, environnementales et sociales.

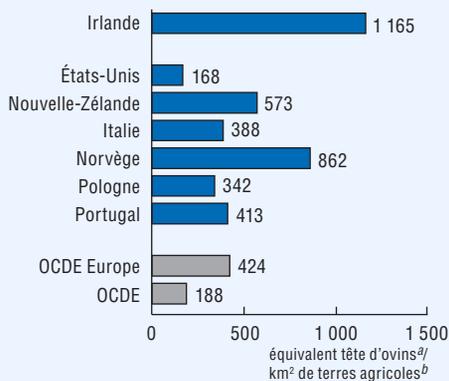
Les *véhicules plus économes en énergie* offrent aussi un fort potentiel de réduction des émissions de GES et constitueraient une solution d'un meilleur rapport coût-efficacité que le remplacement des combustibles fossiles par des biocarburants (OCDE, 2007). Jusqu'à présent, ce sont les améliorations des technologies automobiles qui ont permis la plus grande partie des réductions d'émissions de CO₂ du secteur des transports dans l'Union européenne, et elles continueront d'y contribuer dans une certaine mesure. La nouvelle réglementation de l'UE concernant les émissions de CO₂ des véhicules automobiles, entrée en vigueur en mars 2009, fixe à 130 g/km la moyenne des émissions de CO₂ pour l'ensemble des voitures de l'UE à partir de 2015¹⁹. En révisant la fiscalité automobile pour qu'elle soit en rapport avec le taux d'émission de CO₂, l'Irlande a déjà mis en place une incitation plus forte à réduire les émissions que dans d'autres secteurs de l'économie (chapitre 6).

Émissions d'origine agricole

Un seul scénario a été établi pour les *émissions de GES d'origine agricole*, car les prévisions « avec mesures » et « avec mesures complémentaires » se confondent dans ce cas. La réduction prévue résulte à 92 % environ de la baisse du nombre d'animaux, qui passerait de 6.8 millions de têtes en 2005 à 6.2 millions en 2020²⁰, par suite de la suppression des quotas laitiers prévue en 2015²¹. La densité du cheptel n'a pratiquement pas changé en Irlande depuis 1990 et reste très supérieure à la moyenne des pays européens de l'OCDE (figure 8.3).

Au cours de la période 2007-13, *des réductions complémentaires des émissions de GES* découleront de la mise en œuvre du dernier Programme de protection de l'environnement rural (REPS 4)²², notamment de la gestion des nutriments dans les exploitations, du travail minimal des sols et de la promotion des prairies de trèfles, ainsi que des subventions en faveur du traitement des effluents d'élevage²³. D'autres réductions des émissions en 2007-13 devraient aussi résulter de l'application du nouveau dispositif autonome en faveur de l'agriculture biologique (OFS), qui prévoit une baisse des taux de charge et de la consommation d'engrais azotés²⁴. Le REPS comme l'OFS font intervenir d'importants transferts budgétaires (300 à 350 millions EUR par an). Un découplage plus marqué du soutien agricole et de la production en renforcerait l'efficacité et l'efficience, évitant ainsi une nouvelle forte baisse du cheptel qui reviendrait à payer un lourd tribut au respect des engagements de réduction des GES en 2020²⁵.

Figure 8.3 Densité du cheptel, 2006



a) Équivalence têtes d'ovins fondée sur des coefficients d'équivalence en terme d'excréments : 1 cheval = 4.8 ovins ; 1 porc = 1 caprin = 1 ovin ; 1 volaille = 0.1 ovin ; 1 bovin = 6 ovins.

b) Terres arables, cultures permanentes, prairies et pâturages permanents.

Source : FAO (2008), données FAOSTAT.

Il est possible de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles en soutenant l'utilisation de la biomasse des forêts existantes (résidus d'exploitation et de transformation), des plantations énergétiques (herbe à éléphant et taillis de saules à courte rotation, par exemple)²⁶ ou, dans une moindre mesure, l'incinération de farine de viande et d'os²⁷. Depuis 2006, un tarif d'achat de 72 EUR par MWh soutient la production d'électricité à partir de la biomasse dans le cadre du régime REFIT de tarifs de reprise fixes pour l'électricité d'origine renouvelable (chapitre 6). Cependant, après 2012, le plafonnement des émissions à l'échelle de l'UE dans le cadre du SCEQE nécessitera la mise aux enchères d'une part beaucoup plus importante qu'auparavant des quotas. Ce système offrirait un moyen avantageux d'attirer des investissements en faveur de la biomasse et d'autres sources d'énergie renouvelables. La mise aux enchères peut garantir l'efficacité, la transparence et la simplicité du système d'échange, et apporter des recettes permettant de réduire les taxes créatrices de distorsions.

Le Conseil national de la recherche et du développement en foresterie prévoit que la plantation de 8 000 hectares de forêts nouvelles par an jusqu'en 2020 permettra de piéger 4.4 Mt de carbone²⁸. Le REPS permettra aussi le piégeage de carbone, en particulier par la plantation et la reconstitution de haies²⁹. La prise en compte des puits de carbone contribuerait donc dans une mesure non négligeable à rapprocher

L'Irlande de son objectif de 2020 concernant les émissions des secteurs hors SCEQE. Le Parlement européen et le Conseil ont décidé en décembre 2008 qu'en l'absence d'un accord international sur des réductions mondiales, les États membres pourront, à partir de 2013, faire valoir les émissions et absorptions de carbone découlant d'activités en rapport avec l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie au regard de leur objectif de 2020. La prise en compte de ces activités nécessiterait que la Commission européenne évalue si les objectifs des différents États membres devraient être ajustés en conséquence.

Évaluation

L'Irlande a pris plusieurs mesures importantes face au changement climatique et créé une impressionnante base d'analyse à l'appui de l'action publique. Malgré les progrès importants déjà réalisés, *il faudra encore des efforts considérables pour atteindre les objectifs de Kyoto et de l'après-Kyoto*. La récession atténuera certaines pressions à court terme. Elle fournit aussi l'occasion de réduire les subventions versées à des activités productrices de GES et d'orienter la fiscalité vers ces activités. Une telle démarche devrait permettre à l'Irlande de se trouver en meilleure position pour faire face au changement climatique lorsque l'économie se redressera.

La troisième Stratégie climatique nationale, qui sera axée sur les engagements de l'après-Kyoto, devrait indiquer l'ampleur des réductions à réaliser par diverses mesures. Elle devrait également comporter une analyse des *coûts et des réductions possibles dans les différents secteurs* (amélioration de l'efficacité énergétique dans l'industrie, les transports, l'agriculture et le logement, développement des énergies renouvelables, déploiement du SCEQE, etc.), mais elle ne devrait pas fixer des objectifs explicites par secteur. Il s'agirait d'instaurer le même « tarif » du carbone dans tous les secteurs et de faire en sorte que les émissions soient déterminées dans chaque secteur « à titre résiduel ». L'utilisation des mécanismes de flexibilité du protocole de Kyoto constitue probablement l'un des moyens les plus économiques et les plus efficaces pour tenir des engagements de réduction des émissions à court terme. En revanche, leur emploi pour l'acquisition de droits nationaux d'émission est restreint et le restera³⁰. En outre, les instruments économiques comme le prélèvement carbone proposé ou les échanges de quotas d'émission présentent un avantage bien réel en ce qu'ils créent des incitations à innover en améliorant l'efficacité énergétique et en mettant au point des solutions fondées sur les énergies renouvelables ou autres pouvant se substituer aux combustibles fossiles. Pour garantir l'efficacité des taxes implicites ou explicites sur le carbone, il faut les laisser se répercuter pleinement sur le coût d'utilisation de l'ensemble des produits, et pour cela réduire ou supprimer les

subventions (chapitre 6). Le soutien apporté à l'agriculture devrait être lié à des services bénéfiques pour la collectivité mais non rémunérés par ailleurs, comme le piégeage du carbone.

En septembre 2009, la *Commission sur la fiscalité* a recommandé l'instauration d'une taxe sur le carbone dans les secteurs non visés par le SCEQE (GoI, 2009). Elle estime que le montant de cette taxe devrait être déterminé chaque année et correspondre approximativement au prix du carbone dans le cadre du SCEQE, et elle préconise de fixer un niveau plancher pour corriger en partie l'instabilité du marché SCEQE, en avançant le chiffre de 20 EUR par tonne pour commencer. La Commission laisse entendre qu'il n'est pas nécessaire de cibler tel ou tel secteur hors SCEQE en particulier, mais qu'il convient de concentrer les efforts là où de nouvelles réductions des émissions sont possibles au meilleur rapport coût-efficacité.

2. Pollution marine

2.1 Pollution d'origine terrestre

Les eaux côtières restent soumises à une *pollution d'origine agricole*. Plusieurs grands estuaires, essentiellement dans le sud-est et le sud du pays, présentent en permanence des signes d'enrichissement en éléments nutritifs (chapitre 3). Cela transparaît dans les résultats obtenus par l'Irlande au regard des dispositions de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (convention OSPAR), en particulier de la stratégie de lutte contre l'eutrophisation de l'OSPAR adoptée en 1998. La deuxième application de la procédure commune OSPAR, dont les résultats ont été communiqués à la Convention OSPAR en 2008, montre que la proportion de zones à problème d'eutrophisation n'a guère varié, passant de 40.4 % en 1995-99 à 41.3 % en 2001-05. La plupart de ces zones correspondent à des eaux côtières ou à des eaux estuariennes et littorales situées le long des côtes est, sud-est et sud de l'Irlande, qui sont caractérisées par une plus forte densité de population et des activités agricoles plus intenses. Elles relèvent en majorité du champ d'application de la directive-cadre sur l'eau de l'UE. Le bilan azoté de l'agriculture irlandaise est plus élevé qu'en 1990 (alors qu'il a diminué dans l'ensemble de la zone OCDE) et dépasse à présent la moyenne de l'OCDE (OCDE, 2008c).

La *pollution* des eaux côtières par les *métaux lourds* (mercure, par exemple) et les polluants toxiques (PCB, dioxines, par exemple) ne semble pas poser de problèmes majeurs, comme en témoignent les faibles concentrations observées dans les coquillages et dans les eaux conchylicoles (EPA, 2008). Cependant, la part des zones de production conchylicoles de classe A (coquillages pouvant être vendus directement à des fins de consommation humaine) est passée de 34 % en 2000 à 25 %

en 2006, tandis que le pourcentage de zones de classe B (produits nécessitant une purification de 48 heures avant la mise sur le marché) a augmenté ; aucune zone surveillée n'a été placée entièrement en classe C (période de deux mois au moins à respecter avant la vente). La Cour de justice des Communautés européennes a demandé à l'Irlande de désigner davantage de zones de surveillance des eaux conchylicoles (chapitre 3).

2.2 Pollution par les navires

L'Irlande a bien progressé dans la ratification des accords internationaux en la matière (tableau 8.6). En 2004, l'Organisation maritime internationale (OMI) a classé les eaux de l'Europe occidentale parmi les *zones maritimes particulièrement vulnérables* (ZMPV). La ZMPV inclut l'Atlantique nord et la mer Celtique (c'est-à-dire toutes les eaux qui entourent l'Irlande à l'exception de la mer d'Irlande), ainsi que toutes les eaux de l'Atlantique au large de la Belgique, de l'Espagne, de la France, du Portugal et du Royaume-Uni, mais pas la mer du Nord. Cette zone immense a connu la plus forte densité de marées noires de la planète, comme celles qui ont été causées par les naufrages du *Sea Empress* au large du pays de Galles en 1996, de l'*Erika* en France en 1999 et du *Prestige* en Espagne en 2002. Le classement de ces eaux en ZMPV est un signal direct adressé aux marins pour qu'ils respectent ces écosystèmes interdépendants et vulnérables. Pour améliorer la sécurité maritime, on a interdit le transport de pétrole lourd dans la ZMPV aux navires de plus de 600 tonnes de port en lourd, sauf aux pétroliers à double coque qui doivent se conformer à l'obligation de notifier leur passage 48 heures à l'avance, de façon à réduire les risques de collision.

Ces dernières années, 40 à 60 incidents de pollution par les hydrocarbures ont été signalés par an dans les eaux irlandaises. Environ 80 % se sont produits dans de petits ports et dans les zones côtières, et le reste en haute mer. Il est probable que 25 % environ résultent de rejets par des navires de pêche. Aucune poursuite pour déversement illégal n'a été engagée à l'égard de ces navires, et leur identité n'a pu être établie dans la plupart des cas.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 est entrée en application en 1996 en Irlande, et une zone économique exclusive (ZEE) au sens de la Convention a été créée en 2006. L'année suivante, l'Irlande a été l'un des premiers pays autorisés à étendre sa ZEE au-delà de la limite normale des 200 milles marins, sur le plateau continental au large de la côte sud-ouest. La ZEE couvre à présent 41 millions d'hectares (alors que la superficie de l'Irlande est de 7 millions d'hectares). La réglementation environnementale irlandaise s'applique aux navires présents dans la ZEE, quel que soit leur pavillon. La zone dans laquelle s'exerce la responsabilité

de l'Irlande en matière de pollution, qui s'étend à 200 milles au large de la côte ouest et jusqu'à la ligne médiane entre l'Irlande et le Royaume-Uni et couvre 20 millions d'hectares environ, offre des ressources de grande valeur sur le plan écologique et socio-économique. C'est une zone écologiquement sensible qui abrite de nombreuses espèces de faune et de flore. Elle vient soutenir un secteur des loisirs très actif, avec de nombreuses plages portant le pavillon bleu, ainsi que des activités commerciales en relation avec la pêche, le transport maritime et l'exploitation des ressources naturelles.

En 2001, l'Irlande a ratifié la Convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), entrée en vigueur à l'échelle internationale en 1995. La Convention définit les mesures que doivent prendre les pays pour être mieux préparés aux déversements d'hydrocarbures. Elle prescrit en particulier l'établissement d'un plan d'urgence national et de procédures de coopération/notification entre les pays, ainsi que la mise à disposition de ressources nationales suffisantes pour intervenir en cas d'accident. La loi (modificative) sur la pollution marine de 1999 permet au ministre des Transports de demander aux autorités portuaires, aux installations de transformation du pétrole et aux administrations maritimes locales de présenter aux garde-côtes, pour approbation, des *plans d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures*, fondés sur une évaluation réaliste des risques. Cependant, l'Irlande n'a pas encore élaboré de plan national d'urgence pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures et les substances dangereuses et nocives, comme l'exige la loi³¹.

Pour renforcer la coopération dans le cadre des exercices, interventions et activités de recherche-développement en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, l'Irlande deviendra *membre à part entière de l'Accord de Bonn*, mécanisme au travers duquel les États de la mer du Nord (Allemagne, Belgique, Danemark, France, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède) et l'Union européenne s'efforcent conjointement : *i*) de lutter contre la pollution due à des catastrophes maritimes et à la pollution chronique résultant de la navigation et des installations offshore en mer du Nord, et *ii*) d'exercer une surveillance pour détecter cette pollution. Lorsque l'Irlande aura adhéré à l'Accord de Bonn, la zone de la mer du Nord sera élargie et inclura les eaux irlandaises. En attendant, l'Irlande prend part en qualité d'observateur et de façon active aux travaux du Groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution. Elle participe également aux travaux du Groupe technique consultatif pour la préparation et la lutte contre la pollution marine, sous l'égide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Le ministère des Transports, par l'intermédiaire des garde-côtes irlandais, est le principal organe public responsable de la lutte contre les déversements ou les pertes d'hydrocarbures, de substances chimiques ou de substances dangereuses susceptibles de polluer les côtes irlandaises ou de porter atteinte à des intérêts connexes. Les garde-côtes gèrent des centres de coordination de sauvetage maritime à Dublin, Malin Head et Valentia pour l'organisation des opérations d'urgence en mer. Ils ne disposent cependant que de *moyens limités pour faire face aux déversements d'hydrocarbures*. Ils encouragent les entreprises spécialisées dans les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures à participer au dispositif international d'homologation sur les rejets (International Spill Accreditation Scheme) pour toute l'Irlande. Les garde-côtes ont passé des contrats qui leur permettent d'utiliser des hélicoptères de recherche et de sauvetage pour enquêter sur les cas de pollution signalés³², et conservent en trois endroits différents des stocks de matériel de lutte antipollution³³. Des exercices réguliers sont organisés avec les autorités locales et portuaires, et les garde-côtes proposent aussi chaque année des cours de formation au personnel des autorités portuaires et maritimes. L'Irlande ne dispose d'aucun navire d'intervention ou de récupération du pétrole en cas de marée noire.

L'Irlande n'a pas encore ratifié le protocole de 2000 à la Convention OPRC sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS). Ce protocole, en vigueur depuis juin 2007, prévoit que les navires transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses³⁴ prennent des mesures similaires à celles qui concernent la préparation et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Ils doivent en particulier se doter d'un plan d'urgence pour faire face à tout incident mettant en jeu de telles substances. Jusqu'à présent, la *capacité d'intervention des garde-côtes en cas de pollution faisant intervenir des substances nocives et potentiellement dangereuses est restée limitée* en raison de l'insuffisance des moyens de surveillance, du manque de navires, d'équipes et de soutien scientifique spécialisés, et de l'absence de plan national d'urgence couvrant ces substances (OMI, 2008).

L'Irlande ne possède pas de *fonds national d'indemnisation* pour les dommages dus aux déversements d'hydrocarbures. Des indemnités peuvent être versées en conformité avec la Convention de l'OMI sur la responsabilité civile et la Convention sur le fonds d'indemnisation³⁵. La première prévoit un premier niveau d'indemnisation (versée par le propriétaire du navire concerné), définit le principe de la responsabilité stricte des propriétaires de navires, et crée un système d'assurance responsabilité obligatoire. Quant à la Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, elle prévoit un deuxième niveau d'indemnisation, financé par les importateurs de pétrole dans les États membres qui ont importé plus de

150 000 tonnes de pétrole par la voie maritime au cours de l'année civile précédente. Le montant des contributions annuelles dépend de la quantité d'hydrocarbures pouvant donner lieu à un prélèvement ainsi que du nombre et de l'importance des différends traités. Les plaintes déposées à la suite d'un accident coûteux peuvent faire monter le niveau de la contribution exigée une année donnée. Après la marée noire de l'*Erika* en 1999, un fonds supplémentaire destiné à fournir un niveau complémentaire d'indemnisation a été créé³⁶. L'Irlande est devenue partie au protocole portant création de ce fonds en 2004, et elle était parmi les huit États qui ont permis son entrée en vigueur en 2005.

L'Irlande a ratifié la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, qui a pris effet en novembre 2008³⁷. Les navires de plus de 1 000 tonnes de jauge brute immatriculés dans un État partie à cette convention doivent disposer d'une attestation d'assurance couvrant le propriétaire en cas de dommages par pollution, pour un montant *i)* égal à la limite de la responsabilité dans le cadre du régime national ou international applicable, et *ii)* ne dépassant pas une somme calculée conformément au protocole de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, que l'Irlande n'a pas ratifié. La *responsabilité et l'indemnisation* en cas de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses seront traitées au titre de la Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés aux transports par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, que l'Irlande a ratifiée en 2005 mais qui n'est pas encore entrée en vigueur.

En 2008, l'Irlande a ratifié la Convention de 2001 sur le *contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires*, entrée en vigueur en septembre 2008. La Convention interdit l'utilisation de composés organiques de l'étain comme agents biocides dans les peintures antisalissure des navires. Les navires dont les coques sont déjà enduites de tels composés doivent appliquer un revêtement de protection. La convention s'applique à tous les navires qui entrent dans un port d'une partie. Pendant la période examinée, plus de 25 % des navires battant pavillon étranger en escale dans des ports irlandais ont été inspectés chaque année, conformément aux conditions minimales du *Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port*. En 2007, l'Irlande a ratifié le protocole de 1997 (annexe VI) à la Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de Londres de 1978 (Convention MARPOL 73/78). L'annexe VI fixe les *limites des émissions de SO_x et de NO_x provenant des gaz d'échappement des navires* et interdit le rejet délibéré de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Tableau 8.6 Lois récentes adoptées en application des accords internationaux sur la pollution marine

Législation irlandaise	Année	Convention/protocole	Entrée en vigueur au niveau international
Loi (modificative) sur la pollution marine par les hydrocarbures (responsabilité civile et indemnisation)	2003	Fonds complémentaire ^a	2005
Règlement relatif aux Communautés européennes (installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison)	2003	Directive 2000/59/CE	2000
Règlement relatif aux Communautés européennes (système de suivi du trafic des navires et d'information)	2004	Directive 2002/59/CE	2002
Loi sur la pollution marine (substances dangereuses) (indemnisation)	2005	Convention HNS ^b	En attente
Loi sur la pollution marine (diverses dispositions)	2006	Protocole OPRC-HNS ^c	2007
Loi sur la pollution marine (diverses dispositions)	2006	Hydrocarbures de soute ^d	2008
Règlement sur la pollution marine (prévention de la pollution par les eaux usées des navires)	2006	Annexe IV de MARPOL ^e	2003
Règlement sur la pollution marine (prévention de la pollution par les hydrocarbures)	2007	Annexe I révisée de MARPOL ^e	2007
Règlement sur la pollution marine (prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires)	2007	Annexe VI de MARPOL ^e	2005
Règlement sur la pollution marine (prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac)	2008	Annexe II révisée de MARPOL ^e	2007
Règlement sur la pollution marine (prévention de la pollution par les ordures des navires)	2008	Annexe V de MARPOL ^e	1988
Règlement sur la pollution marine (contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires)	2008	Convention AFS ^f	2008

a) Protocole de 2003 (à la Convention portant création d'un fonds) sur la création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

b) Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

c) La loi permet au ministère des Transports d'édicter des règlements donnant effet au protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS).

d) Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

e) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

f) Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.

Source : Ministère des Transports.

Depuis la découverte d'exceptionnels *récifs coralliens d'eau froide* en 1997 (qui était justement l'année internationale des récifs coralliens), au large de la côte occidentale dans la zone du « Porcupine Basin », l'Irlande a multiplié les initiatives pour essayer de protéger ces ressources des chalutiers pêchant en eaux profondes³⁸. La gestion et la surveillance des pêcheries et des ressources marines sont régies par les dispositions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies et par les politiques de l'UE en matière de pêche³⁹. L'Assemblée générale a décidé en 2004 de ne pas adopter de moratoire du chalutage de fond en haute mer, mais elle a approuvé en 2006 une résolution appelant les organisations régionales de gestion de la pêche à mettre fin avant le 31 décembre 2008 non seulement au chalutage de fond, mais à tous les types de pêche au fond dans les zones comportant des écosystèmes marins vulnérables qui ne peuvent être protégés⁴⁰. En juillet 2008, le Conseil européen a adopté un règlement sur la protection des écosystèmes marins vulnérables de haute mer contre les effets néfastes de l'utilisation des engins de pêche de fond⁴¹. Pour utiliser des engins de fond en haute mer, les navires de pêche de l'UE doivent posséder un permis spécial⁴². Le règlement s'applique aux navires de l'UE pêchant en haute mer dans des zones qui ne sont pas réglementées par une organisation régionale de gestion de la pêche et qui doivent donc être soumises à une réglementation unilatérale de l'État du pavillon⁴³. Un autre moyen pour l'Irlande d'interdire ou de limiter la pêche consiste à créer des zones de protection marines au titre de l'annexe de 1998 de l'OSPAR sur la biodiversité et les écosystèmes. L'Irlande prévoit de protéger quatre sites d'une superficie totale de 250 000 hectares dans sa ZEE en les désignant zones spéciales de conservation au titre de la directive « Habitats » de l'UE. Si la Commission européenne donne son approbation, il s'agira des premiers sites marins d'eaux profondes d'Europe protégés au titre de la directive « Habitats »⁴⁴.

3. Échanges et environnement

3.1 Substances appauvrissant la couche d'ozone

L'Irlande a ratifié tous les amendements au protocole de Montréal de 1987 sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (SAO). Elle s'est également engagée à respecter le calendrier d'élimination de ces substances établi par l'UE, conformément au règlement du Conseil n° 2037/2000⁴⁵, plus contraignant que le protocole (il exige par exemple de mettre fin à l'emploi des HCFC en 2010 et non en 2030). En tant qu'autorité compétente pour le Règlement (CE) n° 2037/2000, l'EPA intervient auprès des entreprises et des secteurs amenés à manipuler des substances réglementées. Elle déploie notamment d'importants efforts pour les

sensibiliser à l'élimination définitive du réfrigérant HCFC-22 – la principale substance réglementée encore utilisée en Irlande – et pour faire respecter le calendrier d'élimination des HCFC. En outre, des enquêtes auprès des secteurs concernés sont réalisées chaque année afin de recueillir des informations pour établir les rapports annuels communiqués à la Commission européenne, ainsi que le prévoit le règlement.

La justice n'a été saisie d'aucune affaire concernant des échanges de SAO au cours de la période examinée. En vertu du règlement irlandais adopté en 2006, la division des douanes de la direction des impôts est tenue de renforcer les mesures de contrôle des importations et exportations de SAO. En outre, l'EPA et les services douaniers coopèrent dans la lutte contre d'éventuels échanges illicites. Des dispositions sont prises pour procéder à *l'analyse des catégories de marchandises importées*. En particulier, afin d'empêcher l'importation de substances réglementées⁴⁶ assorties de codes douaniers incorrects (codes de la NC, par exemple HFC au lieu de HCFC), les codes seront analysés pour déterminer s'il y a en Irlande un problème d'utilisation illicite de SAO⁴⁷.

Jusqu'en 2005, les autorités locales reprenaient gratuitement les *réfrigérateurs et congélateurs mis au rebut* dans le cadre du dispositif de gestion des réfrigérateurs et congélateurs ménagers usagés établi à l'échelle de l'île. Depuis, la directive de l'UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques rend les producteurs responsables de la récupération, du recyclage et de l'élimination de ces équipements. Fabricants, importateurs et revendeurs de réfrigérateurs et de congélateurs doivent se doter de systèmes qui permettent aux consommateurs de se débarrasser gratuitement de leurs vieux appareils. En vertu du Règlement (CE) 2037/2000, les SAO réglementées doivent être éliminées des équipements de réfrigération avant que ceux-ci ne soient mis au rebut. Les CFC et les HCFC ne peuvent être détruits que par des méthodes approuvées, le plus souvent par incinération à haute température. Comme l'Irlande ne dispose d'aucune installation de ce type, elle doit exporter, dans le cadre de transferts transfrontières, les équipements contenant des SAO, dont les réfrigérateurs et les congélateurs, vers d'autres pays pour qu'ils y soient gérés de façon écologique, avec notamment la valorisation des SAO⁴⁸.

3.2 Substances dangereuses

En vertu de la loi irlandaise, l'EPA doit préparer un plan national de gestion des déchets dangereux qui définit des objectifs de prévention, de réduction et de valorisation de ces déchets. Le Plan national de gestion des déchets dangereux 2008-12 recommande de rechercher l'autosuffisance dans leur valorisation et leur élimination (chapitre 4). Au cours de la période examinée, l'Irlande a produit de

250 000 à 300 000 tonnes de déchets dangereux par an (tableau 8.7). Elle en a exporté entre 120 000 et 160 000 tonnes par an, soit un *volume en forte augmentation* par rapport à la deuxième moitié des années 90⁴⁹. Le Plan national de gestion des déchets dangereux prévoit que les exportations de déchets dangereux, qui constituent à l'heure actuelle 40 % à 50 % du total, devraient baisser à mesure du développement des infrastructures de traitement. Cependant, la capacité de traitement n'a pas augmenté depuis dix ans : le traitement hors site (dans des installations commerciales) a progressé, mais le traitement sur le site de production, dans les établissements dotés d'une autorisation PRIP, a baissé (tableau 8.7).

Rien n'indique que des *exportations illégales de déchets dangereux* ont lieu à partir de l'Irlande, où toutes les expéditions de déchets sont contrôlées conformément au Règlement (CE) n° 1013/2006. Le réseau pour la mise en œuvre et le contrôle de l'application du droit de l'environnement de l'Union européenne (IMPEL) a récemment fait savoir que 1 % seulement des expéditions de déchets transfrontières de l'Irlande n'étaient pas conformes à la législation, ce qui est peu pour l'UE (tableau 8.8). Les infractions constatées, d'ordre administratif, concernaient la documentation. Pour satisfaire au Règlement (CE) n° 1013/2006, l'Irlande doit établir des accords frontaliers avec l'Irlande du Nord en vue de simplifier la procédure de notification des expéditions transfrontières de déchets. L'Irlande et l'Irlande du Nord prennent des mesures d'exécution conjointes pour faire face aux mouvements transfrontières illégaux de déchets. En 2007, la municipalité de Dublin a été désignée unique autorité compétente pour les exportations et les importations de déchets, ce qui a entraîné le remplacement des 35 autorités compétentes qui existaient auparavant par l'Office national des transferts transfrontaliers (NTFSO). Cette évolution a permis une application plus rigoureuse de la législation régissant les mouvements de déchets. En 2008, le NTFSO a procédé à 4 830 inspections. Au cours des cinq premiers mois de 2009, 1 500 inspections ont empêché l'exportation de 3 000 tonnes de déchets en infraction avec la loi.

L'Irlande a adhéré en 1994 à la *Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*. Elle met en œuvre l'amendement à cette convention, adopté en 1995 et en vigueur dans l'UE depuis 1998, qui interdit l'exportation vers des pays non membres de l'OCDE de tout déchet dangereux en vue de sa valorisation, de son recyclage ou de son élimination finale. Cependant, l'Irlande n'a pas ratifié le protocole de 1999 sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets⁵⁰, y compris du trafic illicite de ces déchets.

Tableau 8.7 **Gestion des déchets dangereux^a, 1996-2007**

(milliers de tonnes)

	1996	1998	2001	2004	2006	2007
Traitement en Irlande	175	170	144	142	149	174
Traitement sur site	140	130	96	86	88	83
Traitement hors site	35	40	48	56	61	91
Exportations	50	75	115	166	135	147
Total	225	245	259	308	284	305 ^b

a) Sols contaminés non inclus.

b) Sans inclure (pour éviter tout double comptage) 16 573 tonnes de déchets de solvants traités en Irlande avant d'être exportés comme déchets à recycler en carburant.

Source : EPA, 2009c.

Tableau 8.8 **Inspection des transferts de déchets, 2007-08**

	Inspections		Infractions ^a	
	Transferts totaux	Transferts transfrontières	Nombre	% des transferts transfrontières
Irlande	707	328	4	1
Autriche	3 060	212	32	15
Belgique	1 616	98	20	20
Danemark	154	125	3	2
Angleterre et pays de Galles	78	4	0	0
Allemagne	1 767	384	32	8
Pays-Bas	2 725	613	127	21
Irlande du Nord	312	55	14	25
Pologne	2 118	110	33	30
Portugal	657	20	1	5
Écosse	12	12	6	50

a) Au regard des dispositions du Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets.

Source : IMPEL, 2008.

4. Coopération bilatérale

4.1 Coopération bilatérale avec l'Irlande du Nord

Le *Conseil ministériel Nord-Sud* a été créé en décembre 1999 à l'entrée en vigueur de l'accord britannico-irlandais signé par les deux gouvernements en application de l'Accord du Vendredi Saint (encadré 8.6). Il rassemble des ministres du gouvernement d'Irlande du Nord et du gouvernement irlandais qui œuvrent de conserve pour faire avancer la coopération entre les deux parties de l'île dans leur intérêt mutuel. L'Accord de Saint-Andrews, en octobre 2006, a confirmé le rôle du Conseil.

Le Conseil ministériel Nord-Sud supervise la *coopération dans six secteurs et six domaines*. La coopération sectorielle est mise en œuvre par six organes transfrontaliers créés en mars 1999 par un accord complémentaire à l'Accord du Vendredi Saint. Cette coopération est axée sur *i)* l'exploitation des voies navigables intérieures à des fins de loisirs ; *ii)* la sensibilisation à la sécurité des aliments ; *iii)* la promotion des échanges et des entreprises ; *iv)* les programmes spéciaux de l'UE ; *v)* la promotion de la langue irlandaise et de la culture propre à l'Ulster et à l'écossais d'Ulster ; et *vi)* le développement de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme maritime dans certains estuaires. La coopération dans les six domaines (agriculture, éducation, environnement, santé, tourisme et transport) passe par les mécanismes en place dans chaque juridiction, en général par les ministères ou les organes du gouvernement. La coopération en matière d'agriculture porte notamment sur les questions en rapport avec la Politique agricole commune, et la coopération dans le domaine des transports concerne la planification stratégique des transports (infrastructures routières et ferroviaires) et les transports publics.

En mars 2009, le *secteur environnement du Conseil ministériel* s'était réuni huit fois. La coopération environnementale est axée sur la qualité de l'eau, la gestion des déchets et la recherche sur la protection de l'environnement. Des progrès ont été accomplis dans le contexte de la directive-cadre de l'UE sur l'eau (chapitre 3)⁵¹. Certains plans régionaux de gestion des déchets ont été mis au point conjointement (chapitre 4). Des actions communes ont été menées pour lutter contre les mouvements transfrontières illicites de déchets, et plus de 175 000 réfrigérateurs et congélateurs de rebut ont été recyclés dans le cadre d'un contrat conclu à l'échelle de l'île tout entière, afin d'assurer la conformité à la réglementation de l'UE sur les SAO. Les deux parties de l'île ont aussi beaucoup travaillé ensemble pour préserver les ressources de la biodiversité : une démarche globale a été adoptée dans les plans d'action consacrés à plusieurs espèces, le projet irlandais sur les espèces

Encadré 8.6 L'Accord du Vendredi Saint

L'Accord du Vendredi Saint (également appelé Accord de Belfast), conclu le 10 avril 1998, est le résultat d'un long processus de négociation entre les partis politiques d'Irlande du Nord et les gouvernements britannique et irlandais. Il a conduit à la création de l'*Assemblée d'Irlande du Nord* qui possède les pleins pouvoirs législatifs et exécutifs pour toute question relevant de la responsabilité des ministères d'Irlande du Nord (« questions transférées »)^a. L'Assemblée a été élue le 25 juin 1998, suspendue le 14 octobre 2002 et rétablie le 8 mai 2007, à la suite de l'Accord de Saint-Andrews, signé le 13 octobre 2006, qui avait conduit à la création d'une assemblée transitoire. Pendant la période de suspension de l'assemblée, des décisions ont été prises selon une procédure intérimaire.

L'Accord du Vendredi Saint a également abouti à la création du *Conseil ministériel Nord-Sud*, qui rassemble ceux qui exercent des responsabilités exécutives en Irlande du Nord et dans le gouvernement irlandais. Il s'agit de développer dans toute l'île la consultation, la coopération et l'action dans les domaines d'intérêt mutuel qui font partie des compétences de chaque administration, y compris par la mise en œuvre sur l'ensemble du territoire et sur une base transfrontalière.

L'accord a également abouti à la mise en place du *Conseil anglo-irlandais*, qui échange des informations, organise des débats et des consultations et s'efforce d'aboutir à des accords sur la coopération dans les domaines d'intérêt mutuel. Le Conseil est composé de représentants des gouvernements britannique et irlandais, des institutions dotées de compétences propres en Irlande du Nord, en Écosse et au pays de Galles, ainsi que de l'île de Man et des îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey).

a) Les questions transférées ne sont pas énumérées dans la loi de 1998 sur l'Irlande du Nord. Elles englobent les « questions exclues » (qui ne sont pas explicitement confiées à perpétuité au Parlement de Westminster) et les « questions réservées » qui peuvent être transférées à l'Assemblée d'Irlande du Nord un jour ou l'autre. Le secteur de l'environnement fait partie des questions transférées, de même que l'éducation, la santé, l'agriculture, l'entreprise, le commerce et l'investissement, le développement régional (y compris les transports), l'emploi, les finances, le développement social, ainsi que la culture, les arts et les loisirs.

envahissantes a été adopté en 2006, et un forum sur la biodiversité faisant intervenir des représentants d'Irlande du Nord a été mis en place dans le cadre du Comhar (chapitre 5).

Le ministère du Développement régional d'Irlande du Nord et le DoEHLG préparent un cadre commun pour une meilleure coordination de l'*aménagement de*

l'espace et du développement des infrastructures sur l'île⁵². Ce cadre informel sera le premier à s'appuyer sur des ensembles de données et une cartographie thématique couvrant la totalité de l'île.

La *surveillance de la radioactivité* marine et terrestre et la planification d'urgence dans le secteur nucléaire font l'objet d'une coopération bilatérale régulière.

Si *l'énergie* ne fait pas partie du domaine de compétence du Conseil ministériel Nord-Sud, la coopération avec l'Irlande du Nord sur les questions énergétiques est excellente. La création, en 2007, du marché insulaire unique de l'électricité en a été l'un des principaux résultats.

4.2 Coopération bilatérale avec le Royaume-Uni

Le *Conseil anglo-irlandais*, créé en 1998, vise à promouvoir le développement de relations harmonieuses et avantageuses pour les deux parties entre les populations des îles. La coopération porte sur des domaines d'intérêt mutuel comme la démographie, la toxicomanie, l'environnement, la santé, l'économie du savoir, les langues minoritaires et moins utilisées, l'insertion sociale, le tourisme, les transports et, depuis 2009, l'énergie. Le *groupe « environnement »* du Conseil s'est réuni huit fois au niveau ministériel (la dernière fois en février 2008), et une neuvième réunion est prévue en 2009. Les débats ont porté essentiellement sur la gestion des déchets, le changement climatique, la gestion intégrée des zones côtières et la gestion des déchets radioactifs.

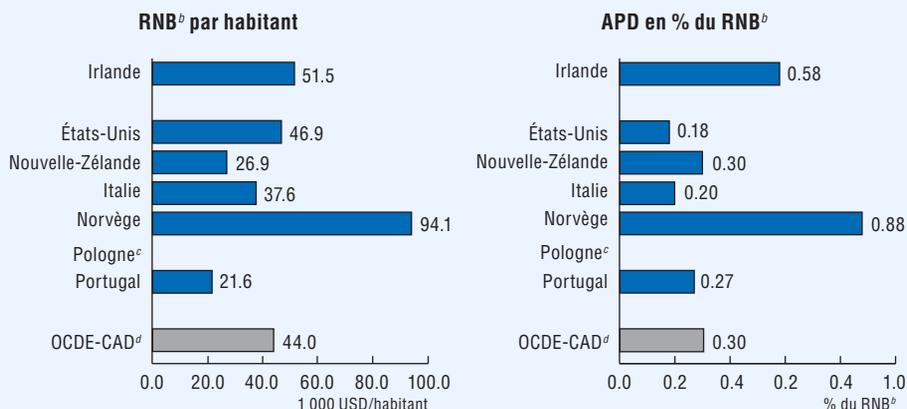
Le gouvernement irlandais a milité activement pour mettre fin aux *rejets radioactifs en mer d'Irlande*, en particulier en provenance des installations nucléaires de Sellafield au Royaume-Uni⁵³. Des poursuites au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont été engagées par l'Irlande contre le Royaume-Uni en 2001, alors que la mise en service de l'installation MOX était imminente⁵⁴. En application d'une ordonnance provisoire résultant de cette affaire, diverses mesures de coopération entre l'Irlande et le Royaume-Uni ont été mises en place : accord bilatéral sur la notification rapide de tout accident nucléaire ; accès à Sellafield pour An Garda Síochána, la police nationale irlandaise ; accès direct au système de surveillance des rayonnements du Royaume-Uni (RIMNET) ; accès à Sellafield et à d'autres installations pour l'Institut de radioprotection irlandais ; amélioration importante des échanges d'informations ; coopération en matière de planification d'urgence avec le Royaume-Uni ; et mise en place de contacts réguliers de meilleure qualité entre autorités de régulation et fonctionnaires sur les questions nucléaires. Ces mesures présentent un grand intérêt pour l'Irlande.

Dans le cadre de la *stratégie OSPAR visant les substances radioactives de 1998*, les parties à la Convention OSPAR⁵⁵ sont tenues d'éliminer pratiquement tous les rejets radioactifs dans le milieu marin d'ici à 2020. Le Plan national adopté par l'Irlande pour mettre en œuvre la stratégie a été établi en 2002 et présenté à la conférence ministérielle de la Commission OSPAR en 2003. En 2004, les autorités britanniques ont annoncé une baisse de 90 % des rejets de technétium 99 en mer d'Irlande⁵⁶, qui témoignait du succès d'une technologie de prévention des rejets radioactifs⁵⁷. En mars 2009 a été créé un comité de direction interministériel chargé d'examiner la mise en œuvre de la stratégie irlandaise⁵⁸. L'Irlande est en train d'actualiser son plan national et le présentera à la réunion ministérielle de la Commission OSPAR en 2010.

5. Aide publique au développement

L'aide publique au développement (APD) de l'Irlande a beaucoup augmenté au cours de la période examinée, passant de 254 millions EUR en 2000 à 900 millions EUR en 2008. En 2007, l'APD représentait 0.58 % du revenu national brut (RNB) du pays. La crise économique en a cependant ramené le budget à 696 millions EUR en 2009, ce qui ne devrait plus représenter que 0.48 % du PIB (Irish Aid, 2009). L'Irlande reste résolue à atteindre l'objectif des Nations Unies de porter l'APD à 0.7 % du RNB en 2012, avant la date fixée pour l'ensemble de l'UE (2015), et à amplifier son programme d'aide lorsque la croissance économique reprendra. Il sera difficile d'y parvenir, mais l'Irlande reste plus susceptible d'atteindre l'objectif de 2015 que la plupart des États membres de l'UE, et son APD est plus élevée que la moyenne du CAD-OCDE, aussi bien par habitant qu'en pourcentage du RNB (figure 8.4).

Le CAD a conclu l'examen de l'aide effectué en 2009 en notant que « l'Irlande s'applique avec succès à rehausser l'efficacité de son aide... [et son programme d'aide est] solide, à la pointe du progrès » (OCDE, 2009). L'APD, fournie exclusivement sous forme de dons, est entièrement non liée, et se caractérise par des coûts administratifs qui sont parmi les plus bas de tous les membres du CAD. Le premier Livre blanc du gouvernement sur l'aide irlandaise, paru en 2006, classe l'environnement parmi les priorités à intégrer à la coopération pour le développement, aux côtés de l'égalité homme/femme, du virus HIV et du sida, ainsi que de la bonne gouvernance. L'Irlande est l'un des donateurs les plus déterminés à prendre systématiquement en compte ces quatre questions transversales dans le cadre de la coopération et acquiert ainsi une expérience utile pour d'autres donateurs (OCDE, 2009). Elle a pris la décision stratégique d'échelonner la mise en œuvre de ces priorités transversales afin d'accroître l'efficacité de l'aide. Ainsi, l'Irlande procède actuellement à l'intégration systématique de l'environnement dans son programme de coopération pour le développement, après l'avoir fait pour les trois autres priorités.

Figure 8.4 Aide publique au développement, 2008^a

a) Données provisoires.

b) Revenu national brut en USD aux taux de change courants.

c) La Pologne n'est pas membre du Comité d'aide au développement de l'OCDE.

d) Pays membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE.

Source : OCDE-CAD.

La *Politique de l'environnement pour un développement durable* d'Irish Aid, parue en 2007, fournit à l'action publique en matière d'environnement un cadre qui s'applique à la fois à la prise en compte systématique dans l'aide et à l'environnement en tant que secteur. Elle définit quatre grands objectifs : *i*) faire prendre conscience des liens entre viabilité écologique et réduction de la pauvreté ; *ii*) intégrer les principes du développement durable aux politiques et aux programmes d'Irish Aid ; *iii*) poursuivre l'action engagée dans le cadre des principaux accords et organismes environnementaux multilatéraux ; et *iv*) aider les pays en développement à se préparer et à s'adapter à l'évolution des conditions environnementales tout en prenant des mesures pour réduire leurs effets négatifs sur les membres les plus vulnérables de la société. L'Irlande est déterminée à promouvoir l'utilisation de l'évaluation environnementale stratégique dans les pays partenaires afin de contribuer à l'intégration des questions environnementales dans les plans et stratégies de développement, comme convenu dans le cadre de la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide⁵⁹.

Du fait de l'importance donnée à l'intégration systématique, *la contribution directe d'Irish Aid aux activités en faveur de l'environnement est limitée*, bien qu'elle ait augmenté au cours de la période examinée. Dans le cadre de l'aide bilatérale (70 % de l'APD irlandaise), les contributions visant directement l'environnement ont

représenté 3 millions EUR en 2007⁶⁰. Ces dernières années, des montants beaucoup plus élevés (62 millions EUR par exemple en 2007) ont été consacrés à des activités contribuant à l'adaptation au changement climatique, dans le cadre de la démarche d'intégration. En 2007, Irish Aid a affecté une personne à plein-temps aux questions d'environnement et de développement durable.

Irish Aid et le DoEHLG travaillent en collaboration pour assurer une contribution cohérente du gouvernement irlandais aux négociations dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. À la Conférence des Parties à la Convention qui s'est tenue à Poznan (Pologne) du 1^{er} au 12 décembre 2008, l'UE était emmenée par Irish Aid dans le cadre du débat sur le Fonds en faveur des pays les moins avancés, qui est destiné à aider les pays en développement à s'adapter aux effets du changement climatique. Irish Aid et le DoEHLG contribuent tous deux à ce fonds. Grâce à la collaboration avec les partenaires dans les pays en développement, le soutien d'Irish Aid a permis d'améliorer la mise à disposition des financements et de parvenir à un accord sur les calendriers et les mécanismes de retour d'information.

L'Irlande contribue aussi modestement aux activités conduites au titre d'autres *accords multilatéraux sur l'environnement*, notamment dans le cadre du Programme des Nations Unies pour l'environnement et du Fonds pour l'environnement mondial. Cette forme d'aide a représenté 6 millions EUR en 2007. Irish Aid a consacré 5.4 millions USD de 2006 à 2008 à l'Initiative pauvreté et environnement des Nations Unies au Rwanda et au Mozambique⁶¹. Dans le domaine de la biodiversité, Irish Aid a apporté 3 millions EUR jusqu'à présent au Global Crop Diversity Trust, qui cherche à assurer la conservation à long terme de la diversité des cultures végétales en faveur de la sécurité alimentaire dans le monde. Irish Aid fournit aussi un financement (de 4.4 millions EUR en 2008) au Groupe consultatif pour la recherche agricole internationale (CGIAR), un groupement d'organismes qui effectue des recherches sur des questions telles que la gestion des ressources en eau, l'agroforesterie et les végétaux résistant à la sécheresse. Elle a versé en outre 1 million EUR par an au programme 2006-08 de partenariat stratégique⁶².

Notes

1. Ce programme administré par l'EPA vise à coordonner et à financer la recherche climatique en Irlande.
2. L'intensité énergétique de l'Irlande (approvisionnements en énergie par unité de PIB) a beaucoup baissé depuis 1990, de sorte qu'elle est maintenant largement inférieure à la moyenne de l'OCDE Europe (chapitre 6).
3. Le secteur de l'« énergie » couvre la production d'électricité et le raffinage du pétrole ; celui des « transports » regroupe les transports routiers, ferroviaires, la navigation et l'aviation intérieure ; et les émissions de l'« industrie » sont celles liées à la combustion dans le cadre des activités industrielles et commerciales, ainsi que celles des procédés industriels.
4. Les émissions ne relevant pas du SCEQE sont celles dues aux transports, aux ménages, aux services, aux petites installations industrielles, à l'agriculture et aux déchets.
5. La stratégie s'appuie sur la première Stratégie climatique nationale de l'Irlande, établie en 2000.
6. Les mécanismes de flexibilité fondés sur les projets sont « l'application conjointe » (dans d'autres pays développés) et le « mécanisme pour un développement propre » (dans les pays en développement).
7. Le montant alloué repose sur un prix estimé de 15 EUR la tonne, somme proche des prix constatés récemment au titre du SCEQE (www.co2prices.eu, consulté le 15 mars 2009). À ce jour, l'Agence nationale de gestion du Trésor a acheté environ 5.25 Mt de crédits au prix de 73.7 millions EUR. En outre, les investissements réalisés en 2006 et 2007 dans des fonds carbone administrés par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et par la Banque mondiale devraient normalement rapporter quelque 3 Mt de crédits pour un coût prévu de 27.6 millions EUR durant la période d'engagement du protocole de Kyoto (2008-12).
8. En application de la directive, l'Irlande doit faire en sorte que l'électricité d'origine renouvelable couvre 13.2 % de la consommation nationale brute d'électricité en 2010.
9. Les deux scénarios de l'EPA (« avec mesures » et « avec mesures complémentaires ») s'appuient sur des prévisions énergétiques publiées en décembre 2008 par Sustainable Energy Ireland, un organisme consultatif auprès du gouvernement. Les prévisions des émissions agricoles reposent sur des données de novembre 2008 provenant de l'Office de développement de l'agriculture et de l'alimentation (Agriculture and Food Development Authority), organe national chargé de conseiller les secteurs agricole et agroalimentaire.
10. Les besoins d'achat de crédits ou d'adoption de mesures complémentaires du gouvernement sont exprimés sous forme de fourchette pour tenir compte des incertitudes entourant les effets de la crise économique.
11. Les émissions de GES en 2008-12 devraient être inférieures à 22.3 MteCO₂, niveau annuel du quota fixé dans le plan national d'allocation au titre du SCEQE pour 2008-12.
12. À partir de 2013, année de l'entrée en vigueur d'un plafond unique à l'échelle de l'UE dans le cadre du SCEQE, de telles mesures n'auraient pas d'effet sur les émissions totales, tant que le « plafond » du système d'échange de quotas reste le même.

13. Le programme Transport 21 encourage une meilleure planification du développement des infrastructures de transport, y compris de transports publics. Il est doté d'un budget total de 34 milliards EUR pour la période 2006-15 (chapitre 2).
14. L'éthanol de betterave présente un coût de 400 à 500 EUR par tonne de carbone supprimée (à comparer au prix de 15 EUR par tonne relevé récemment dans le cadre du SCEQE) (FIT, 2008).
15. Les cultures énergétiques peuvent bénéficier d'un complément national de 80 EUR qui s'ajoute à la prime de 45 EUR par hectare mise en place par la Politique agricole commune de 2003.
16. Des allègements de droits d'accise sur les biocarburants d'un montant de 200 millions EUR ont été accordés pour la période 2007-11, comme le permet la directive de l'UE sur la taxation des produits énergétiques (2003/96/CE).
17. Depuis le 15 octobre 2008, le droit d'accise sur l'essence sans plomb s'élève à 516.79 EUR pour 1 000 litres, contre 368.05 EUR dans le cas du gazole. Pour les entreprises soumises à la TVA, celle-ci est récupérable sur le gazole destiné à des véhicules à usage professionnel, alors que la TVA sur l'essence ne l'est pas.
18. La première étape consisterait à supprimer les allègements des taxes énergétiques, comme l'exemption de droits d'accise sur la consommation intérieure de charbon (chapitre 6).
19. Le recours accru aux biocarburants et l'adoption d'habitudes de conduite plus économes devraient entraîner des réductions complémentaires des émissions, ce qui permettrait d'atteindre 120 g/km.
20. Les 8 % restants sont attribués à la baisse de la consommation de carburant.
21. La Commission européenne est convenue d'un accroissement de 5 % du quota laitier irlandais entre 2009 et 2015, année de sa suppression.
22. Ce programme, dont la première version a été mise en place en 1994 pour appliquer les mesures agro-environnementales de l'UE, vise aussi à encourager l'adoption de technologies des énergies renouvelables par les collectivités, ce qui contribue directement à la réalisation de l'objectif de renforcement du recours à ces énergies.
23. Le méthane produit par les animaux et l'oxyde nitreux provenant des engrais et des effluents d'élevage épandus sur les sols sont les principales sources de GES d'origine agricole en Irlande.
24. L'agriculture biologique représente moins de 1 % de la superficie agricole utilisée (SAU) de l'Irlande, pourcentage très inférieur à la moyenne de l'UE. L'objectif du gouvernement est que 3 % de la SAU soit affectée à des cultures exclusivement biologiques ou en cours de transformation d'ici à 2010.
25. Pour réduire de 30 % les émissions de GES d'origine agricole entre 2005 et 2020, par exemple, il faudrait ramener le cheptel à 4.5 millions de têtes.
26. Ces derniers permettent aussi d'accroître le piégeage de carbone.
27. Dans l'industrie cimentière, on incinère déjà de la farine de viande et d'os avec du charbon.
28. Ces cinq dernières années, le rythme de boisement annuel est tombé très en deçà de l'objectif national de 20 000 hectares fixé dans le plan stratégique de développement du secteur forestier de 1996, et se situe maintenant à 8 000 hectares en moyenne.
29. L'objectif fixé pour la période 2007-13 est de planter 4 800 km de nouvelles haies et d'en remettre en état 3 200 km.

30. La part des crédits issus des mécanismes de flexibilité du protocole de Kyoto fondés sur des projets qui peuvent être utilisés au titre du SCEQE représente 10 % du plafond 2008-12. Le gouvernement peut également acquérir des crédits pour couvrir jusqu'à 50 % de la réduction nécessaire entre l'année de référence et l'objectif ciblé, au titre du principe de supplémentarité du protocole. À partir de 2012, les exploitants relevant du SCEQE ne pourront plus utiliser que les crédits non encore dépensés fournis par leurs gouvernements pour 2008-12.
31. Une étude demandée en 2008 doit apporter des informations pour l'établissement de la structure du plan.
32. Ils peuvent faire appel dans des délais rapides à des aéronefs de surveillance spécialisés du Royaume-Uni (pour l'identification nocturne, par exemple).
33. En outre, les garde-côtes ont le pouvoir de passer des contrats avec des entreprises commerciales pour se procurer du matériel supplémentaire au besoin.
34. Il s'agit, selon la définition du protocole, de « toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la flore et à la faune marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer ».
35. Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et à la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
36. Par l'intermédiaire du protocole de 2003 portant création d'un Fonds supplémentaire d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures.
37. Les hydrocarbures de soute sont ceux qui servent à la propulsion ou au fonctionnement du navire. Les autres instruments couvrent uniquement les rejets des pétroliers.
38. Les coraux d'eau froide se nourrissent d'organismes et de zooplancton en suspension, à l'inverse des coraux tropicaux d'eaux peu profondes dont l'alimentation provient indirectement de la lumière du soleil.
39. Les activités des navires étrangers dans les eaux irlandaises (sous pavillon de l'UE ou non) sont régies au niveau communautaire par la politique commune de la pêche, mais contrôlées et surveillées par les autorités irlandaises. L'Irlande a fait de l'adoption rapide de méthodes de pêche respectueuses de l'environnement un thème central de son action lors de sa présidence de l'UE, au premier semestre 2004.
40. Il existe 14 organisations régionales de gestion de la pêche. Certaines s'intéressent à des espèces particulières (thon rouge, par exemple), d'autres aux ressources marines vivantes présentes dans une région (l'Antarctique, par exemple). L'Irlande est membre de deux organisations régionales, ayant ratifié l'accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et signé le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable.
41. Règlement du Conseil (CE) n° 734/2008.
42. La pêche en eaux profondes dans l'UE fait l'objet de permis et de quotas mensuels de pêche depuis 2003. Les permis de pêche s'appliquant aux engins de fond sont beaucoup plus restrictifs : le demandeur doit fournir un plan détaillé précisant la localisation de ses activités et le gouvernement doit évaluer les effets possibles des activités proposées.
43. La plupart des grands pays pêcheurs restreignent le chalutage de fond dans leurs eaux territoriales.
44. La liste des ZSC marines proposée par l'Irlande est encore à l'étude avec la Commission (chapitre 5).

45. L'Irlande a donné effet à ce règlement de l'UE en 2006 en adoptant un règlement sur le contrôle des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, dans lequel l'EPA est désignée comme l'autorité compétente.
46. Comme les chlorofluorocarbones (CFC), les hydrochlorofluorocarbones (HCFC), les halons et le bromure de méthyle.
47. Les codes NC destinés à couvrir tous les HFC (par exemple 2903 39 90) seront séparés des codes NC affectés à chaque catégorie de SAO (par exemple, 2903 42 00 pour CFC 12 et 2903 49 11 pour HCFC 22). Les codes seront également profilés pour les importations de chargements importants de matériels de réfrigération ou de climatisation (codes commençant par 8415 ou 8418, par exemple). Les services douaniers recueilleront des statistiques sur les importations de marchandises correspondant à certains codes NC. Lors de la présentation de telles marchandises pour dédouanement, un message généré par le système de procédure d'entrée automatisé alertera le douanier qui devra prendre contact avec l'EPA pour une enquête plus poussée. Avec l'expérience, il sera possible d'affiner la méthode et d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des contrôles. La loi irlandaise prévoit que toute personne coupable d'une infraction est passible d'une amende pouvant atteindre 3 000 EUR et/ou d'une peine d'emprisonnement d'un an.
48. Vingt pays de l'OCDE disposent d'installations commerciales de destruction des SAO.
49. Les déchets exportés sont destinés pour moitié à être éliminés définitivement (déchets exportés principalement vers l'Allemagne) et pour moitié à être valorisés (déchets exportés vers le Royaume-Uni pour l'essentiel).
50. Déchets collectés auprès des ménages autrement que par la collecte sélective, et résidus d'incinération des déchets ménagers.
51. L'Irlande partage trois de ses sept districts hydrographiques avec l'Irlande du Nord.
52. Ce cadre fait fond sur la Stratégie de développement régional de l'Irlande du Nord et la Stratégie nationale d'aménagement du territoire de l'Irlande pour 2002-20.
53. Sellafield, ancienne centrale nucléaire qui sert maintenant au stockage et au retraitement du combustible nucléaire irradié, est situé dans le comté de Cumbrie, dans le nord-ouest de l'Angleterre, au bord de la mer d'Irlande. Depuis sa création en 1947, plusieurs incidents ont eu lieu (en particulier un accident de décharge de déchets sur la plage en 1983 et une fuite dans une installation de retraitement en 2005), de sorte que les autorités en ont commencé le démantèlement en 2005. Les opérations de retraitement devraient s'arrêter à la fin 2020. Le démantèlement complet des installations nucléaires prendra plus de 50 ans.
54. Le combustible MOX (mélange d'oxydes) est composé de plutonium et d'uranium séparés des déchets nucléaires lors du retraitement.
55. Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Union européenne. La zone maritime de l'OSPAR inclut toutes les mers qui entourent l'Irlande (région III de l'Atlantique nord-est, également appelée « mer Celtique »).
56. Le retraitement du combustible nucléaire irradié est la principale source de ces rejets.
57. On peut également citer à titre d'exemple la forte baisse du césium 137, principal radionucléide présent en mer d'Irlande, au cours des deux dernières décennies, par suite de la réduction des rejets en provenance de Sellafield.
58. Présidé par le DoEHLG, ce comité comprend des représentants du ministère de la Santé et de l'Enfance, du ministère des Communications, de l'Énergie et des Ressources naturelles, du ministère de l'Éducation et de la Science, de l'Institut marin et de l'EPA.

59. En adhérant à la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide de 2005, plus de 100 ministres, dirigeants d'organismes d'aide et autres hauts fonctionnaires se sont engagés, au nom de leur pays ou de leur organisation, à accentuer les efforts d'harmonisation, d'alignement et de gestion de l'aide, moyennant un ensemble d'indicateurs et d'actions se prêtant à un suivi.
60. L'aide bilatérale de l'Irlande privilégie l'Afrique orientale et australe (Éthiopie, Lesotho, Mozambique, Ouganda, Tanzanie et Zambie) et l'Asie du Sud-Est (Timor Leste et Viêtnam).
61. Cette initiative, mise en œuvre par le Programme des Nations Unies pour le développement et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, concerne neuf pays d'Afrique.
62. Ce programme apporte un soutien aux partenaires travaillant dans le domaine de l'environnement et du développement, comme l'Institut international pour l'environnement et le développement, le World Resources Institute, l'Union internationale pour la conservation de la nature et l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche.

Sources principales

Les sources utilisées dans ce chapitre sont des documents produits par les autorités nationales, par l'OCDE et par d'autres entités. Voir également la liste des sites Internet en fin de rapport.

Agence européenne pour l'environnement (AEE) (2008), « Application of the Emissions Trading Directive by EU Member States – Reporting Year 2008 », EEA Technical Report n° 13/2008, AEE, Copenhague.

Agence internationale de l'énergie (AIE) (2007), *Energy Policies of IEA Countries: Ireland 2007 Review*, OCDE-AIE, Paris.

Comhar (Conseil pour le développement durable) (2008), *A Study in Personal Carbon Allocation: Cap and Share*, Comhar, Dublin.

Conefrey, T. *et al.* (2008), « The Impact of a Carbon Tax on Economic Growth and Carbon Dioxide Emissions in Ireland », ESRI Working Paper n° 251, Dublin.

DoCENR (ministère des Communications, de l'Énergie et des Ressources naturelles) (2007), *Delivering a Sustainable Energy Future for Ireland*, The Energy Policy Framework 2007-2020, DoCENR, Dublin.

DoCENR (2009), *National Energy Efficiency Action Plan for Ireland 2007-2020*, DoCENR, Dublin.

DoEHLG (ministère de l'Environnement, du Patrimoine et des Administrations locales) (2007), *National Climate Change Strategy 2007-2012*, avril 2007, DoEHLG, Dublin.

DoEHLG (2008), *Statement of Strategy 2008-2010*, juillet, DoEHLG, Dublin.

EPA (Agence pour la protection de l'environnement) (2008), *Ireland's Environment 2008*, octobre, EPA, County Wexford.

EPA (2009a), *Ireland: National Inventory Report 2009*, Greenhouse Gas Emissions 1990-2007 Reported to the United Nations Framework Convention on Climate Change, EPA, County Wexford.

EPA (2009b), « Ireland's Greenhouse Gas Emission Projections 2008-2020 », 13 mars, EPA, County Wexford.

EPA (2009c), *National Waste Report 2007*, EPA, County Wexford.

EPA (à paraître), *A Summary of the State of Knowledge on Climate Change Impacts for Ireland*, EPA, County Wexford.

Fitzgerald, J. *et al.* (2008), *Medium-Term Review 2008-15*, ESRI, Dublin.

Forum international des transports (FIT) (2008), « Transport and Climate Change, Policies for Harder Times », Dublin Economic Workshop Policy Conference, 11 octobre, Kenmare, Irlande.

GoI (gouvernement de l'Irlande) (2009), *Commission on Taxation Report 2009*, Dublin.

- IMPEL (2008), « Enforcement of EU Waste Shipment Regulation, Learning by Doing », Réseau de l'Union européenne pour l'application et le respect du droit de l'environnement (IMPEL), IMPEL-TFS Enforcement Actions I, juin, Bruxelles.
- Irish Aid (2009), Statement on Overseas Development Assistance by the Minister of Foreign Affairs, Michael Martin, and the Minister of State for Overseas Development, Peter Powers, 7 avril, Irish Aid, Limerick, Irlande.
- OCDE (2000), *Examens environnementaux de l'OCDE : Irlande*, OCDE, Paris.
- OCDE (2007), « Biocarburants pour les transports : politiques et possibilités », Synthèses, novembre, OCDE, Paris.
- OCDE (2008a), *Aspects économiques de l'adaptation au changement climatique : Coûts, bénéfices et instruments économiques*, OCDE, Paris.
- OCDE (2008b), « Mind-forg'd Manacles – The Constraints to Optimising Urban Transport Policy », document pour diffusion générale, Direction de l'environnement, OCDE.
- OCDE (2008c), *La performance environnementale de l'agriculture dans les pays de l'OCDE depuis 1990*, OCDE, Paris.
- OCDE (2009), *DAC Peer Review: Ireland*, OCDE, Paris.
- Organisation maritime internationale (OMI) (2008), « Inventory of Member States Policies and Operational Response Capacities to HNS Marine Pollution », Groupe technique OPRC-HNS du Comité de protection du milieu marin (CPMM), présenté par la Commission européenne, 30 juillet, MEPC/OPRC-HNS/TG 8/INF.2.
- Ryan L., F. Convery et N. Casserly (2008), « Mobilising Market-Based Instruments for Climate Change in Ireland », document présenté à la conférence ESRI/FFS « Budget Perspective 2009 », 7 octobre, Dublin.
- Tol, R. J. S. *et al.* (2008), « A Carbon Tax for Ireland », ESRI Working Paper n° 246, juin, Dublin.



Extrait de :
**OECD Environmental Performance Reviews:
Ireland 2010**

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264079502-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2010), « Coopération internationale », dans *OECD Environmental Performance Reviews: Ireland 2010*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264079526-8-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.