



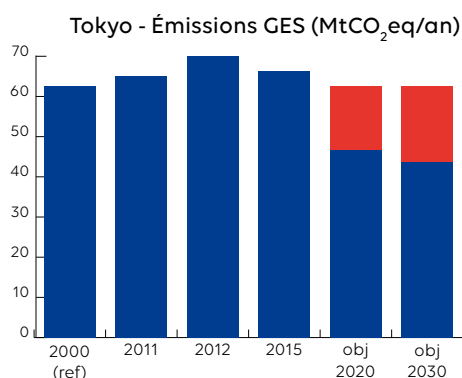
L'impact du système d'échange de quotas d'émissions



En 2012 les émissions de la métropole de Tokyo ont fortement augmenté après l'arrêt des centrales nucléaires et le recours au charbon. Malgré une diminution de 1,6% entre 2014 et 2015, les 66,3 MtCO₂eq émis en 2015 représentent une hausse de 6,6% depuis 2000, et semblent mettre alors hors d'atteinte la réduction de 25% des GES d'ici 2020 formulée dans la [Tokyo Climate Change Strategy](#) par le Gouvernement Métropolitain de Tokyo (TMG). Pour néanmoins confirmer cette baisse sur le long terme, une attention particulière est donnée aux bâtiments commerciaux représentant 43% des émissions, devant le résidentiel (27%), le transport (18%) et l'industrie (7,9%).

• LES RÉSULTATS DE LA PHASE I DU TOKYO-CAP-AND-TRADE PROGRAM •

Le *Tokyo-Cap-and-Trade Program* mis en place depuis 2010, couvre environ 1 300 établissements commerciaux et industriels dont la consommation en énergie excède 1 500 hectolitres tep/an. Ils représentent 20% des émissions de Tokyo et 40% des émissions du secteur commercial et industriel ([IETA 2018](#)). Les résultats de la phase I (2010-2014) furent particulièrement encourageants, affichant une baisse de 12,7% sur cette période, soit une réduction totale et cumulée de 12,27 MtCO₂eq. Le rapport d'évaluation atteste d'une réduction de 26% depuis l'année de référence (2002-2007) passant de 16,50 MtCO₂eq/an à 12,13 MtCO₂eq/an en 2016 ([TMG ETS 2018](#)). La phase II vise une réduction de 15 à 17% entre 2015 et 2019, mais n'enregistre pour le moment qu'une baisse de 1% entre 2015 et 2016.



La stratégie de Tokyo comporte également un volet impliquant les 660 000 petites et moyennes entreprises représentant les 60% des émissions du secteur industriel et commercial non-inclues dans le marché de quotas : un programme de reporting des émissions dédié Carbon Reduction Reporting (CRR). Les 23 786 établissements ayant reporté leurs émissions en 2015 ont enregistré une baisse de 13% de leurs émissions entre 2010 et 2014 (CDP 2017). L'impact

de ces programmes peut s'observer dans l'évolution de la consommation finale d'énergie de Tokyo qui diminue rapidement, de 2,4% entre 2014 et 2015 et de 21,1% depuis l'an 2000, principalement dans le secteur de l'industrie et du transport qui enregistrent respectivement une baisse de 40,8% et 41,7% sur la période 2000-2015. Parallèlement les renouvelables comptent pour plus de 11% de la consommation finale d'électricité, notamment grâce à la multiplication par 8,5 de la capacité de production d'énergie solaire entre 2008-2015.

• LE TRANSPORT MÈNE LA BAISSÉ DES ÉMISSIONS ET DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE •

C'est dans le transport que Tokyo réalise le plus de progrès avec une baisse de 36,1% soit plus de 6 MtCO₂/an entre 2000 et 2015. Dans ce domaine Tokyo semble avoir suivi sa stratégie en 2007 : transport de masse, véhicule bas-carbone, et écoconduite. Son métro, connecté à la plus grande agglomération du monde, est en 2018 le plus fréquenté au monde avec près de 3,5 milliards de trajets ([UITP 2018](#)). Pour le transport de marchandises, Tokyo a mis en place un indicateur d'efficacité énergétique concernant 264 entreprises du transport routier et plus de 10 000 véhicules. La publication et la notation de leurs efforts sont des informations valorisées par leurs clients, et les encouragent à promouvoir l'écoconduite qui a déjà permis la réduction de 20% de leurs émissions, et pourrait réduire celles des transports de Tokyo de 8% ([CDP 2017](#)). Tokyo cherche toutefois à stimuler des investissements plus lourds, en imposant progressivement depuis 2003 des normes d'émission de CO₂ et de particules notamment pour les véhicules diesels, des standards sur l'efficacité énergétique des véhicules en circulation, ainsi que des quotas de véhicules bas-carbone aux entreprises selon la taille de leur parc ([Retrofit program](#)).

SOURCES PRINCIPALES : [RAPPORTS DU BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT - MÉTROPOLE DE TOKYO](#)