

# DE L'ENGAGEMENT À L'ACTION

## LES ENJEUX DE LA COP 22



**Sylvie Faucheu**, Professeur agrégée en sciences économiques au CNAM-Paris.  
Blog : [sylviefaucheu.fr](http://sylviefaucheu.fr)

**M**oins d'un an après la mobilisation exceptionnelle lors de la COP 21 de décembre 2015, l'Accord de Paris entrera en vigueur le 4 novembre 2016. C'est la première fois qu'un texte international fait l'objet d'une adhésion aussi massive et aussi rapide. Cet accord laisse à chaque pays la responsabilité de définir ses propres objectifs et d'inventer ses propres instruments d'application. Cette situation présente des risques, mais elle offre aussi une opportunité d'expérimentation inédite et rend visible l'engagement de chaque pays. Rappelons que le Maroc a été l'un des premiers pays à fournir ses engagements volontaires avant la COP 21, engagements d'ailleurs ambitieux puisqu'il s'agit d'une baisse de 32% de ses émissions de GES à l'horizon 2030. Cet Accord favorise enfin une approche « multi-acteurs » de la lutte contre le changement climatique : les entreprises, les territoires, les régions, les métropoles, les villes, les ONG et les citoyens qui, dans bien des cas, ont montré, sur le terrain leur efficacité. La COP 22, qui se tiendra à Marrakech du 7 au 18 Novembre 2016, s'inscrit dans une mise en action des décisions diplomatiques et politiques prises lors de la COP21. Elle constitue une vitrine, pour les pays les plus pro-actifs, dont le Maroc, permettant d'exposer leurs avancées en matière de stratégie d'adaptation au changement climatique et d'atténuation par le biais de leurs programmes éco-innovants. Le Maroc, a compris, comme beaucoup d'autres pays émergents ou en développement, dont la Chine et l'Inde, que la lutte contre le changement climatique représente une véritable opportunité pour se positionner sur une trajectoire de croissance verte.

Les solutions pour réduire ou éviter l'impact des activités humaines sur le climat passent en effet par l'éco-innovation :

- Les éco-innovations intégrées consistent à incorporer les impératifs « bas carbone » dès la conception des produits et des procédés plutôt que de les ajouter en bout de chaîne. De telles éco-innovations favorisent l'utilisation de matières premières moins polluantes, la production de biens réutilisables et/ou recyclables (biomatériaux), l'adoption de nouvelles méthodes de conception (éco-conception). Elles concernent tant des solutions techniques, matérielles et de design que des changements organisationnels. C'est notamment le principe de l'économie circulaire impliquant que les déchets soient recyclés dans la conception ou l'utilisation du produit final.
- Les éco-innovations radicales sont porteuses de ruptures susceptibles de changer les modes de production, de consommation et de style de vie. Elles nécessitent une recherche importante mais induisent des retombées accrues en termes de compétitivité, étant à l'origine de nouveaux produits, services ou métiers. Les énergies renouvelables, la chimie verte, les « smart grid » (réseaux énergétiques intelligents) en constituent des illustrations.
- La substitution de services aux produits, connue sous le terme d'économie de la fonctionnalité, consiste à remplacer la vente d'un produit par la vente d'un usage. Les systèmes d'auto-partage en font partie, tout comme les services d'efficacité énergétique proposés par de grands groupes énergétiques à leurs clients. Il s'agit en effet de vendre moins de kwh mais davantage de solutions d'économie d'énergie. Toutes ces catégories d'éco-innovations peuvent se conjuguer dans un même secteur et la mobilité en fournit un exemple avec, à la fois l'utilisation croissante de bio-matériaux dans la conception des véhicules (éco-innovation intégrée), des véhicules électriques et intelligents (éco-innovations de rupture) et l'amélioration de la

performance des services à la mobilité (auto-partage, co-voiturage, etc.). Ce constat peut s'étendre aux réseaux électriques intelligents ou encore aux bâtiments intelligents.

Les éco-innovations sont au cœur des questions de compétitivité. Le Maroc a lancé ainsi des initiatives dans ce sens. Par exemple, le nouveau Plan d'accélération industrielle (2014-2020) vise à améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises, particulièrement des PME, et soutenir l'intégration graduelle des TPE dans des filières vertes. Un autre exemple peut être présenté sur le cas de la mobilité durable. Mi-septembre 2016 s'est tenue à Rabat, à l'initiative de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc, une conférence internationale. Il y a été rappelé que le secteur transport est aujourd'hui l'un des plus gros émetteurs de GES aux côtés des secteurs de la construction et de l'énergie. Cela étant, l'opportunité économique représentée par les mesures d'atténuation a été discutée par plusieurs intervenants. Ainsi, découpler la croissance économique et les dommages environnementaux qu'elle peut engendrer nécessite la conception d'infrastructures différentes et la promotion de nouveaux secteurs économiques. Au moment où le Maroc mène une grande politique de construction d'autoroutes pour se moderniser, des éco-innovations sont en cours de déploiement : dans une approche d'adaptation au changement climatique les innovations portent sur des infrastructures capables de résister aux pires intempéries ; et dans une logique d'atténuation, des infrastructures peu émettrices de GES et même, prochainement, des routes productrices d'énergie solaire sont à l'étude pour un déploiement sur le territoire. Il incombe donc aux Etats, aux collectivités comme aux industriels, de pousser, dans le cadre de la COP 22, à la création de conditions d'un investissement massif en faveur des éco-innovations permettant des solutions décarbonées. Cela passe, non seulement par une gestion de la transition impliquant des actions sur les besoins en nouvelles compétences et en formations adéquates, par le soutien aux éco-systèmes éco-innovants sur les territoires, mais aussi par l'impératif d'un signal prix. Un prix du carbone s'avère un pré-requis pour mieux lever des financements privés. Il existe en effet des capitaux disponibles si l'on est capable d'instaurer des conditions favorables et la première de ces conditions est la tarification du prix du carbone. Tant que les coûts du changement climatique ne seront pas imputés, via un prix du carbone stable et généralisé, dans le bilan des opérations en fonction de leur intensité carbone, les entreprises et plus largement tous les acteurs économiques, ne pourront pas orienter leur choix de long terme grâce à un signal-prix. Il sera dès lors difficile d'inciter la mise en place de solutions décarbonées, via les éco-innovations, pourtant si nombreuses! Sans ce prix du carbone, le passage de l'engagement à l'action de l'Accord de Paris se heurtera à un système économique aveugle et sourd aux impacts du changement climatique avec des agents économiques qui ne verront pas l'intérêt d'en tenir compte.