



Examens environnementaux de l'OCDE

IRLANDE

2021

VERSION ABRÉGÉE



Examens environnementaux de l'OCDE : Irlande 2021 (Version abrégée)

Ce document, ainsi que les données et cartes 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.

Les données statistiques concernant Israël sont fournies par et sous la responsabilité des autorités israéliennes compétentes. L'utilisation de ces données par l'OCDE est sans préjudice du statut des hauteurs du Golan, de Jérusalem-Est et des colonies de peuplement israéliennes en Cisjordanie aux termes du droit international.

Note de la Turquie

Les informations figurant dans ce document qui font référence à « Chypre » concernent la partie méridionale de l'île. Il n'y a pas d'autorité unique représentant à la fois les Chypriotes turcs et grecs sur l'île. La Turquie reconnaît la République Turque de Chypre Nord (RTCN). Jusqu'à ce qu'une solution durable et équitable soit trouvée dans le cadre des Nations Unies, la Turquie maintiendra sa position sur la « question chypriote ».

Note de tous les États de l'Union européenne membres de l'OCDE et de l'Union européenne

La République de Chypre est reconnue par tous les membres des Nations Unies sauf la Turquie. Les informations figurant dans ce document concernent la zone sous le contrôle effectif du gouvernement de la République de Chypre.

Merci de citer cet ouvrage comme suit :

OCDE (2021), *Examens environnementaux de l'OCDE : Irlande 2021 (Version abrégée)*, Examens environnementaux de l'OCDE, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/62046220-fr>.

ISBN 978-92-64-32766-5 (pdf)
ISBN 978-92-64-34290-3 (HTML)
ISBN 978-92-64-74700-5 (epub)

Examens environnementaux de l'OCDE
ISSN 1990-0120 (imprimé)
ISSN 1990-0112 (en ligne)

Crédits photo : Couverture © Shutterstock.com/Ingus Kruklytis and © Shutterstock.com/Lucy M Ryan.

Les corrigenda des publications sont disponibles sur : www.oecd.org/about/publishing/corrigenda.htm.

© OCDE 2021

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes : <http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.

Avant-propos

Le principal objectif du programme d'examens environnementaux de l'OCDE est d'aider les membres et certains pays partenaires à améliorer leurs résultats individuels et collectifs dans le domaine de la gestion de l'environnement :

- en aidant les pays à évaluer les progrès accomplis au regard de leurs objectifs environnementaux
- en favorisant un dialogue permanent sur l'action à mener et l'apprentissage mutuel
- en encourageant les gouvernements à rendre compte de leur action aux autres pays et à leur opinion publique.

Le présent rapport évalue les performances environnementales de l'Irlande depuis le dernier examen en 2010. Les progrès accomplis au regard des objectifs du pays et de ses engagements internationaux servent de base à l'évaluation des performances. Ces objectifs et engagements peuvent être des buts généraux, des objectifs qualitatifs ou des objectifs quantitatifs. Une distinction est faite entre les intentions, les actions et les résultats. L'évaluation des performances environnementales est également placée dans le contexte du bilan environnemental historique de l'Irlande dans ce domaine, de l'état actuel de l'environnement, de la dotation physique en ressources naturelles, de la situation économique et des tendances démographiques.

L'OCDE est redevable au Department of the Environment, Climate and Communications et au Department of Transport de l'Irlande pour leur coopération en matière d'information, pour l'organisation des missions virtuelles d'examen (15-18 June 2020) et politique (29 October 2020), et pour avoir facilité les contacts tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des institutions gouvernementales. Il convient également de remercier tous les ministères et organismes gouvernementaux qui ont participé aux missions virtuelles et/ou fourni des informations et des commentaires, ainsi que les organisations non gouvernementales qui ont fourni des contributions écrites, notamment An Taisce - The National Trust for Ireland, Chambers Ireland, Engineers Ireland, Irish Business and Employers Confederation, Irish Congress of Trade Unions, Irish Farmers' Association et le fournisseur de transports publics Córas Iompair Éireann.

L'OCDE est reconnaissante aux représentants des deux pays examinateurs, Philippe Ayoun (France) et Therese Lundblad (Suède), d'avoir participé à l'examen.

Les auteurs de ce rapport sont Carla Bertuzzi, Nils Axel Braathen, Ivana Capozza, Eugene Mazur (Direction de l'environnement de l'OCDE) et Tatiana Samsonova (Forum international des transports – FIT), sous la coordination de Ivana Capozza. Nathalie Girouard a assuré la supervision. Carla Bertuzzi a fourni un soutien statistique, Annette Hardcastle, Shellie Phillips et Fiona Smyth ont apporté un soutien administratif et Mark Foss a édité le rapport. Natasha Cline-Thomas a apporté son appui aux activités de communication. La préparation de ce rapport a également bénéficié des contributions et commentaires de Ellie Avery, Martha Baxter, Jane Ellis, Guillaume Gruère, Aimée Aguilar Jaber, Xavier Leflaive, Britta Labuhn, Mark Mateo, Anna Pietikainen, Douglas Sutherland, Jonas Teusch, Konstantinos Theodoropoulos (Secrétariat de l'OCDE), ainsi que Till Bunsen, Pierpaolo Cazzola, Jari Kauppila, Orla Therese McCarthy and Elisabeth Windisch (Secrétariat du FIT).

Le groupe de travail de l'OCDE sur les Performances environnementales a discuté le projet d'examen des performances environnementales de l'Irlande lors de sa réunion du 9 décembre 2020 et a approuvé l'évaluation et les recommandations.

Table des matières

Avant-propos	3
Résumé	7
Évaluation et recommandations	12
1. Performances environnementales tendances et évolutions de l'action publique	13
2. Gouvernance et gestion de l'environnement	23
3. Vers une croissance verte	27
4. Mobilité et transport de marchandises durables	34
Bibliographie	41
Notes	43
Annexe 1. Mesures prises pour mettre en œuvre certaines recommandations de l'Examen environnemental de l'Irlande publié par l'OCDE en 2010	44
Graphiques	
Graphique 1. Bilan mitigé en matière de découplage entre pressions environnementales et croissance économique	13
Graphique 2. L'Irlande peut atteindre ses objectifs à l'horizon 2030 si elle met en œuvre des mesures supplémentaires	15
Graphique 3. La gestion des déchets s'est améliorée, la qualité de nombreuses masses d'eau laisse à désirer	18
Graphique 4. L'état de conservation de plusieurs habitats est préoccupant	21
Graphique 5. Les investissements et les transferts liés à l'environnement et au climat sont repartis à la hausse	29
Graphique 6. La forte dépendance de l'Irlande à l'égard du transport routier a entraîné une hausse des émissions de GES	35

Suivez les publications de l'OCDE sur :



http://twitter.com/OECD_Pubs



<http://www.facebook.com/OECDPublications>



<http://www.linkedin.com/groups/OECD-Publications-4645871>



<http://www.youtube.com/oecdilibrary>



<http://www.oecd.org/oecddirect/>

Ce livre contient des...

StatLinks 

Accédez aux fichiers Excel® à partir des livres imprimés !

En bas des tableaux ou graphiques de cet ouvrage, vous trouverez des **StatLinks**. Pour télécharger le fichier Excel® correspondant, il vous suffit de retranscrire dans votre navigateur internet le lien commençant par : **<https://doi.org>**, ou de cliquer sur le lien depuis la version PDF de l'ouvrage.

Résumé

Il faut redoubler d'efforts sur les ODD qui ont trait au climat, à l'énergie, à l'eau et à la biodiversité

Au cours de la décennie écoulée, le bilan environnemental de l'Irlande a peu ou prou évolué au gré du cycle économique. Les principales pressions environnementales, telles que les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, la production de déchets et la consommation de matières ou encore le bilan azoté, se sont atténuées pendant la récession de 2007-12. Le manque cruel d'investissements qui a suivi a nui à la qualité des infrastructures et ralenti les progrès dans le domaine de l'environnement. La forte croissance économique de 2014-19 s'est accompagnée d'une montée des pressions environnementales, qui devrait s'intensifier sous l'effet de la croissance démographique, du développement de l'étalement urbain, de la hausse du trafic routier et de l'augmentation des cheptels. Les effets bénéfiques de la crise du COVID-19 sur l'environnement ne devraient être que temporaires.

L'Irlande doit mettre à exécution les plans annoncés pour la réalisation de ses ambitieux objectifs climatiques

Malgré cette incidence favorable de la crise du COVID-19, l'objectif fixé pour 2020 à l'égard des émissions non couvertes par le marché européen du carbone semble hors de portée. Le volume des émissions de GES a augmenté de 3 % au cours de la période 2014-19. Des mesures plus énergiques sont nécessaires pour enrayer les émissions des bâtiments, des transports et de l'agriculture (en particulier, de l'élevage de ruminants). L'Irlande s'est engagée à mettre progressivement fin à la production d'électricité à partir de tourbe et du charbon au cours des années 2020. La part des énergies renouvelables, en particulier l'éolien, dans le bouquet énergétique a plus que doublé depuis 2010. Les combustibles fossiles n'en restent pas moins dominants puisque le charbon, la tourbe et les hydrocarbures fournissent environ la moitié de l'énergie nécessaire au chauffage domestique. L'Irlande doit accélérer l'élimination progressive des chaudières d'habitation à énergie fossile sans perdre de vue les risques de précarité énergétique. De même, ses dispositifs de soutien à l'efficacité énergétique devraient cibler les travaux de rénovation en profondeur des bâtiments existants.

L'adoption du Plan d'action climat en 2019 constitue une avancée notable vers la réduction de 30 % (par rapport à 2005) des émissions non couvertes par le système européen de plafonnement et d'échange, conformément à l'objectif fixé pour 2030. Son exécution, qui nécessite des investissements considérables, mettra à l'Irlande en situation d'atteindre l'objectif de neutralité GES à l'horizon 2050. Étant donné les contraintes qui pèsent sur les finances publiques, il est primordial de mobiliser le secteur privé afin qu'il investisse dans les énergies renouvelables, la rénovation des logements et les véhicules électriques, notamment.

L'Irlande doit rester fidèle à l'engagement de mener une « transition juste » vers une économie neutre en carbone. Les désavantages nets en termes d'emploi devraient être modestes et circonscrits à quelques régions. Le gouvernement a nommé un commissaire à la transition juste et créé un fond spécial pour faire

face aux pertes d'emploi qui résulteront à court terme de l'abandon progressif de la tourbe dans les Midlands.

L'Irlande doit consolider les bons résultats de la gestion de l'air et des déchets

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques diminuent depuis 2010 et la qualité de l'air est généralement satisfaisante. En revanche, celles d'ammoniac d'origine agricole continuent de grimper et il est difficile de réduire davantage les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) dans les transports. La pollution atmosphérique localisée est principalement associée au transport routier urbain ainsi qu'à la consommation de combustibles fossiles de chauffage à usage domestique. L'interdiction localisée des combustibles émetteurs de fumées (*smoky fuels*) a permis de réduire les émissions de particules fines et devrait à terme être étendue à l'ensemble du pays.

D'importants volumes de déchets ont échappé à la mise en décharge grâce à la hausse progressive de la taxe correspondante. Il n'empêche que le recyclage des déchets municipaux stagne. Les matières recyclables et réutilisables sont généralement incinérées ou exportées. Une grande partie des déchets ne sont pas convenablement triés. Les prestataires ne pratiquent pas tous des tarifs distincts pour les déchets recyclables ou alimentaires. Le Plan d'action déchets pour une économie circulaire 2020-25 prévoit un large éventail de mesures visant à prévenir la production de déchets et à atteindre les objectifs de recyclage définis pour l'après-2020.

La qualité de l'eau pâtit beaucoup de l'inadéquation des infrastructures de l'eau et des activités agricoles

Des mesures doivent être prises d'urgence pour lutter contre la pollution diffuse de l'eau causée par les déperditions d'éléments nutritifs. Le versement des aides financières et techniques destinées à améliorer les pratiques agricoles devrait à présent être assorti de conditions liées à des améliorations mesurables du bilan environnemental. Certains intrants agricoles font l'objet d'un traitement fiscal favorable. La suppression de ces exemptions contribuerait à une utilisation plus efficace des ressources, à l'amélioration de la qualité de l'eau et à la réduction des émissions de GES et d'ammoniac.

Malgré l'essor des investissements dans les infrastructures de l'eau, l'Irlande reste pénalisée par de lourdes pertes en eau, par l'existence de points noirs de la qualité de l'eau et par les insuffisances du traitement des eaux usées. Elle fait figure d'exception parmi les pays de l'OCDE en ce que les services de l'eau ne sont pas facturés aux ménages. À partir de 2022, seuls les ménages dont la consommation d'eau dépasse un certain seuil paieront une redevance de surconsommation. Par conséquent, le secteur de l'eau est essentiellement financé par le budget de l'État. Ce modèle pourrait ne pas permettre de répondre à l'ampleur des investissements requis.

Il faut agir de façon plus cohérente pour mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité

Si l'Irlande a consolidé son cadre d'action en faveur de la biodiversité, les habitats demeurent pour la plupart dans un état défavorable, principalement en raison des pressions exercées par l'agriculture, l'extraction des ressources, la construction de logements et le développement des infrastructures. Le programme national pour les tourbières, qui a permis de restaurer une partie de ces habitats, pourrait passer à la vitesse supérieure. L'essentiel des fonds alloués à la conservation de la biodiversité sont versés sous la forme de paiements agro-environnementaux, dont l'efficacité est néanmoins incertaine. La plupart des sites constitutifs du réseau terrestre Natura 2000 ne font pas l'objet d'objectifs et de mesures spécifiques de conservation, tandis que le réseau d'aires marines Natura 2000 est incomplet. Fait

encourageant, le gouvernement s'est engagé à protéger 30 % des eaux maritimes irlandaises d'ici à 2030, contre 2 % actuellement, ainsi qu'à établir un cadre national de planification de l'espace maritime.

La gouvernance de l'environnement est délibérative, participative et transparente, mais l'assurance de la conformité a besoin d'être renforcée

L'Irlande applique de bonnes pratiques internationales dans de nombreux domaines de la gouvernance environnementale. La collaboration horizontale et verticale entre les institutions nationales et locales de l'environnement est bonne. Les évaluations ex ante et ex post facilitent l'élaboration efficace des politiques. L'Irlande doit toutefois consolider sa réglementation, en particulier dans le domaine de l'eau, comme suite à la transposition désordonnée des directives de l'UE. L'accès à l'information et à la justice environnementales est largement garanti. La participation citoyenne occupe une place centrale dans l'action publique, les procédures d'autorisation et les décisions d'aménagement. La délivrance des autorisations environnementales a gagné en efficacité, mais il conviendrait d'étendre les règles générales contraignantes de manière à alléger le fardeau administratif pour les installations à faible impact.

Si les mesures de contrôle de l'application et de promotion de la conformité sont bien coordonnées, les taux de non-conformité sont relativement élevés. Les inspections reposent pour une bonne part sur l'évaluation systématique des risques des activités réglementées. Chose rare parmi les pays de l'OCDE, les droits d'inspection couvrent la majeure partie des frais de vérification et de contrôle de l'application. La répression des infractions repose surtout sur le droit pénal, ce qui impose un fardeau considérable aux autorités réglementaires. Les sanctions pécuniaires sont plafonnées à des montants relativement faibles. Il faudrait accentuer leur effet dissuasif en les reliant à l'avantage économique tiré du non-respect de la réglementation. L'Irlande devrait instaurer des amendes administratives variables pour dépenaliser les infractions environnementales mineures.

La réponse apportée à la crise du COVID-19 devrait concourir à rendre l'économie plus verte et inclusive

Il importe d'agir au plus vite pour placer la reprise sous le signe de la transformation verte et éviter une recrudescence des pressions environnementales. Face à la crise, le gouvernement a notamment débloqué des sommes très importantes pour accélérer l'investissement dans les transports durables, l'efficacité énergétique, les infrastructures de l'eau et la réhabilitation des tourbières en 2020-21. La progression de l'investissement public doit aller de pair avec une mobilisation accrue des financements privés. Le Plan national de développement (NDP) 2018-27 prévoit de consacrer autour de 30 milliards EUR (soit plus d'un quart de ses dépenses) à la transition climatique et énergétique. L'examen approfondi du NDP, qui s'achèvera en 2021, permettra de mieux faire coïncider les priorités d'investissement avec les Objectifs de développement durable.

Il y a matière à favoriser l'éco-innovation et à élargir les marchés verts. Pourtant forte d'un robuste système d'innovation et de ressources humaines très qualifiées, l'Irlande fait partie des pays de l'OCDE qui consacre le moins d'argent public à la recherche-développement liée aux questions environnementales et climatiques. Il faudrait que l'État y remédie et soutienne davantage les petites et moyennes entreprises. L'Irlande a donné la priorité à la recherche sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Le pays s'est spécialisé dans quelques technologies vertes, mais le nombre de brevets liés à l'environnement reste relativement faible.

L'Irlande devrait continuer de verdir son système de prélèvements et de subventions

Une trajectoire crédible de tarification du carbone favoriserait la consommation, l'investissement et l'innovation bas carbone. Il y a lieu de saluer l'engagement du gouvernement de porter la taxe carbone à 100 EUR par tonne de dioxyde de carbone en 2030, contre 33.55 EUR en 2021. Une partie de ces recettes servira à lutter contre la précarité énergétique, à garantir une transition juste pour les travailleurs dont l'emploi a été supprimé et à financer des investissements en faveur du climat. Afin d'assurer la cohérence du signal-prix, l'Irlande devrait progressivement éliminer les exonérations et allègements d'impôts qui encouragent encore la surconsommation d'énergie dans les secteurs de l'agriculture, de la pêche, du chauffage et des transports. Une partie des aides de soutien aux filières de la tourbe et du charbon sont déjà en cours de suppression.

Les modes et tendances de mobilité sont à l'origine de pressions environnementales

L'Irlande se caractérisant par un peuplement dispersé et une faible densité démographique, les déplacements se font très majoritairement par la route. Or les transports routiers constituent une source importante et croissante d'émissions de GES. La progression des véhicules diesel et d'occasion fait craindre une aggravation de la pollution atmosphérique urbaine. En 2020, l'activité des transports a chuté en raison des mesures prises pour contenir la pandémie. Toutefois, on ignore encore les effets que la crise du COVID-19 aura à moyen et long termes sur les habitudes de mobilité et l'environnement.

L'Irlande a pris des mesures concrètes pour réduire les atteintes à l'environnement dues à la mobilité

L'Irlande a mis en place un régime de taxation des véhicules fondé sur les émissions de CO₂ et de NO_x ainsi qu'un généreux dispositif de primes à l'achat de véhicules électriques. L'État s'est engagé à investir davantage dans le ferroviaire, les transports publics et la mobilité active, à consacrer deux fois plus de dépenses aux transports publics qu'aux routes et à redistribuer l'espace de voirie au profit des modes plus durables. La coordination des mesures d'aménagement du territoire et de planification des transports s'est améliorée dans l'intérêt d'un développement compact. Il faudrait néanmoins que l'Irlande améliore l'application des règles d'urbanisme afin que toutes les opérations d'aménagement favorisent la facilité d'accès aux liaisons de transport et prévoient l'édification d'un réseau de voies piétonnes et cyclables sûres.

Des incitations plus efficaces sont nécessaires pour gérer la demande de déplacements

Il est toujours difficile de réduire la dépendance à l'égard des véhicules particuliers et de proposer des solutions de rechange dignes de ce nom. La hausse de la congestion et de ses coûts devrait se poursuivre, en particulier dans le Grand Dublin. À l'exception du tunnel du port de Dublin, l'Irlande ne recourt pas aux péages urbains pour gérer la demande de déplacements. Les subventions cachées en faveur de la voiture, dont fait partie la gratuité du stationnement sur le lieu de travail, incitent de façon implicite à effectuer ses déplacements quotidiens en voiture. L'Irlande devrait envisager d'instaurer des redevances de congestion tout en réfléchissant aux investissements et mesures à engager pour améliorer les conditions de déplacement des piétons, cyclistes et usagers des transports publics. Le financement serait assuré par le produit des redevances, qui servirait également à compléter le revenu des ménages vulnérables.

Il y a lieu d'améliorer le rapport coût-efficacité de la promotion des véhicules électriques

L'Irlande s'est fixé pour objectif de compter près de 1 million de véhicules électriques en circulation en 2030. Il s'agit de l'un des principaux piliers de sa stratégie de décarbonation des transports. De généreuses subventions encouragent les ventes de véhicules électriques, qui n'en conservent pas moins une place insignifiante dans le parc automobile. Ce dispositif coûteux devrait être complété par un système de gestion de la demande de déplacements - notamment fondé sur les péages - ainsi que par une hausse de la fiscalité des véhicules classiques et l'extension du réseau de bornes de rechargement. Une fiscalité axée sur l'utilisation des infrastructures routières permettra de mieux faire face aux coûts environnementaux et induits par la congestion, mais aussi de compenser en partie la diminution du produit des taxes sur les carburants que le passage aux véhicules électriques entraînera à moyen terme.

La décarbonation du secteur du transport de marchandises suppose une stratégie cohérente

En Irlande, la circulation des marchandises se fait majoritairement par la route en raison de la faiblesse des capacités et de la demande de fret ferroviaire. Les pouvoirs publics prennent des mesures en faveur des carburants de substitution pour poids lourds, en particulier le gaz naturel. Toutes les possibilités de combiner les modes routier, ferroviaire et maritime et de rééquilibrer les incitations économiques en faveur du fret ferroviaire n'ont pas encore été exploitées. D'autres mesures, en matière de normalisation et de partage des données, pourraient améliorer l'efficacité logistique et contribuer à la réduction des émissions de GES. L'Irlande ne devrait plus plafonner les prix du gazole payés par les transporteurs routiers, de ce fait moins enclins à opter pour des véhicules, des modes de conduite et des systèmes de logistique de nature à réduire leur consommation de carburant.

Évaluation et recommandations

L'évaluation et les recommandations présentent les principales conclusions de l'examen des performances environnementales de l'Irlande et formulent 43 recommandations pour aider le pays à progresser vers ses objectifs nationaux et internationaux en matière d'environnement. Le groupe de travail de l'OCDE sur les performances environnementales a examiné et approuvé l'évaluation et les recommandations lors de sa réunion du 9 décembre 2020.

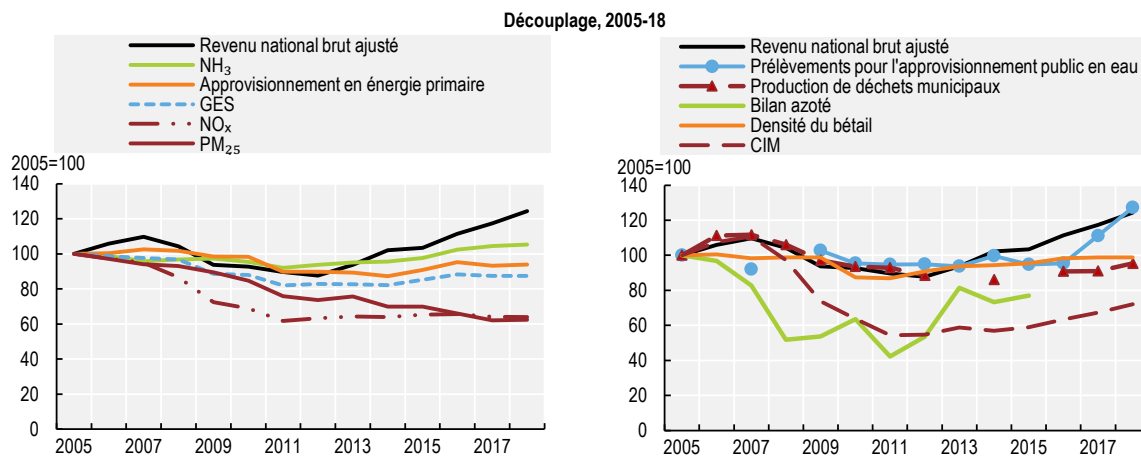
1. Performances environnementales tendances et évolutions de l'action publique

Les progrès ont été irréguliers en matière de découplage entre les principales pressions environnementales et l'activité économique

L'Irlande est un pays en grande partie rural à la population clairsemée, mais elle compte aussi plusieurs pôles de haute technologie dynamiques concentrés dans des zones urbaines en voie d'étalement. Tourné vers l'exportation, son secteur agroalimentaire fait la part belle à la production laitière et bovine extensive et contribue notablement à l'activité économique et à l'emploi. L'Irlande abrite une grande partie des tourbières qui subsistent en Europe, lesquelles subissent des pressions du fait de l'extraction de tourbe pour la production d'électricité et le chauffage domestique.

La crise financière mondiale a plongé l'économie dans une grave récession entre 2007 et 2012. Cette situation a eu deux conséquences principales sur le plan environnemental. D'une part, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, la production de déchets et la consommation de matières ont diminué pendant la crise (Graphique 1). D'autre part, les nécessaires efforts d'assainissement budgétaire se sont traduits par une baisse de l'investissement public dans la protection de l'environnement et la gestion des ressources (section 3). Les progrès s'en sont trouvés ralentis. Sous l'effet de la reprise économique et de la croissance rapide qui ont suivi, les pressions exercées sur l'environnement ont progressé à partir du milieu des années 2010, quoique plus lentement que l'économie (Graphique 1).

Graphique 1. Bilan mitigé en matière de découplage entre pressions environnementales et croissance économique



Note : Revenu national brut ajusté : Revenu national brut à prix constant, déduction faite des activités économiques très mobiles qui influent sur la mesure de l'économie irlandaise (bénéfices non distribués des sociétés relocalisées ; dépréciation du stock intérieur d'actifs de propriété intellectuelle détenus par des non-résidents ; aéronefs).

Partie gauche : Émissions de GES : hors utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie (UTCATF).

Partie droite : CIM : consommation intérieure de matières, calculée comme la somme de l'extraction intérieure de matières premières utilisée par l'économie et du solde de la balance commerciale physique. Densité du bétail : calculé sur la base des unités de gros bétail (UGB), où une UGB équivaut en termes de pacage à une vache laitière adulte produisant 3 000 kg de lait par an et nourrie sans aliments concentrés supplémentaires. Le bilan azoté est égal à la différence entre les entrées et les sorties d'éléments nutritifs.

Source : CSO (2020), « National Accounts », StatBank (base de données) ; FAO (2020), FAOSTAT (base de données) ; AIE (2020), IEA World Energy Statistics and Balances (base de données) ; OCDE (2020), Statistiques de l'OCDE sur l'environnement (base de données).

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232010>

L'Irlande a beaucoup progressé par rapport aux Objectifs de développement durable (ODD) qui concernent la réduction de la pauvreté et des inégalités, la croissance économique et l'emploi, l'éducation,

les villes et les établissements humains, l'industrie et l'innovation. Elle doit cependant redoubler d'efforts sur les ODD qui ont trait au climat, à l'énergie, à l'eau et à la biodiversité. Ces dernières années, différentes initiatives publiques judicieusement conçues ont donné un nouvel élan à l'action en faveur du climat, de l'économie circulaire et de l'environnement. Il convient de les mettre en œuvre sans tarder et de façon rigoureuse pour alléger les pressions grandissantes exercées par l'évolution démographique, l'étalement urbain, la circulation routière et l'intensification des pratiques agricoles. Comme dans d'autres pays, la crise du COVID-19 a eu certains effets positifs sur l'environnement. Ainsi que l'Irlande a pu le constater par le passé, il importe d'agir au plus vite pour placer la reprise économique sous le signe de la sobriété carbone et de la circularité et éviter un rebond des pressions environnementales. La résilience de l'économie et de l'environnement aux chocs futurs s'en trouverait également renforcée.

L'objectif climatique fixé pour 2020 semble hors de portée malgré l'impact de la crise du COVID-19

L'Irlande enregistre des émissions de GES par habitant parmi les plus élevées de l'OCDE et d'Europe. Le profil de ses émissions de GES est plutôt inhabituel, puisqu'elles proviennent pour plus d'un tiers de l'agriculture ; parmi les pays de l'OCDE, seule la Nouvelle-Zélande affiche une plus forte proportion d'émissions d'origine agricole. Les rejets de méthane biogénique des animaux d'élevage représentent l'essentiel de ces émissions. Les transports, principalement routiers, constituent avec 20 % du total la deuxième source d'émissions (section 4). Seul un quart des émissions irlandaises de GES entre dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE) ; il s'agit des émissions provenant de la production d'énergie à partir de combustibles fossiles et des industries grosses consommatrices d'énergie. Aux termes du cadre d'action de l'UE en matière de climat, l'Irlande est tenue de réduire les émissions non prises en compte dans le SEQE-UE (soit les trois quarts de ses émissions totales) de 20 % d'ici à 2020, et de 30 % d'ici à 2030 par rapport à 2005.

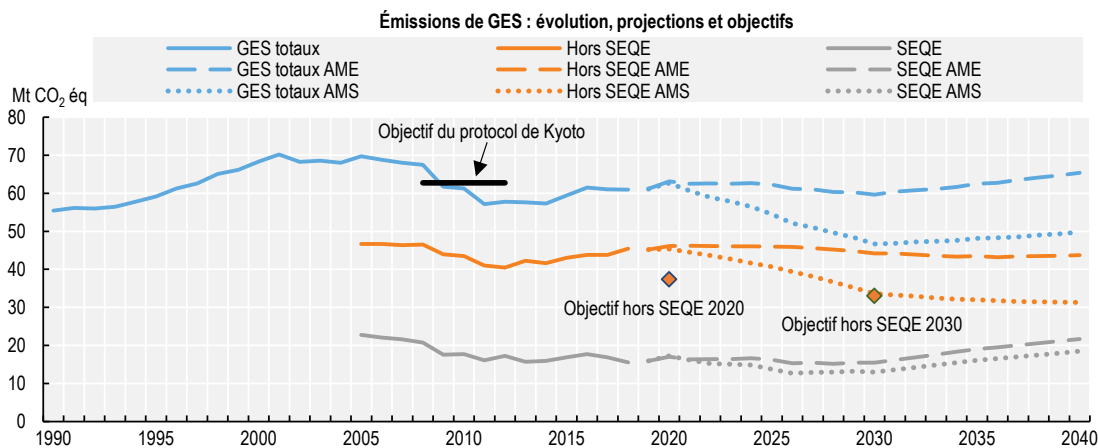
Les émissions de GES de l'Irlande ont accusé un fléchissement marqué durant la crise de la dette souveraine. Le pays a ainsi pu respecter l'objectif du Protocole de Kyoto au titre de la première période d'engagement (2008-12) (Graphique 2). Sous l'effet de la reprise économique, les émissions de GES ont ensuite augmenté de 8 % entre 2014 et 2018. En 2018, elles étaient légèrement au dessus de leur niveau du début de la décennie. Les données provisoires pour 2019 montrent une baisse de 4,5 % par rapport à l'année précédente, en raison de la diminution de la production d'électricité à partir de charbon et tourbe, de la réduction de l'application d'engrais azotés et de chaux sur les sols, et d'un hiver plus chaud. Il s'agit de la plus importante réduction annuelle des émissions depuis 2011. Néanmoins, en 2019, l'Irlande a dépassé sa limite annuelle d'émissions hors SEQE-UE pour la quatrième année consécutive. Il est peu probable qu'elle atteigne son objectif pour 2020 (Graphique 2), quel que soit l'effet de la crise du COVID-19 (EPA, 2020a). Il ressort des modélisations que cette crise a entraîné une baisse de près de 10 % des émissions totales de GES en 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau (de Bruin, Monaghan and Yakut, 2020), ce qui paraît malgré tout insuffisant pour atteindre l'objectif de réduction de 20 % défini pour 2020.

L'Irlande a revu à la hausse ses ambitions en matière de transition vers une économie bas carbone...

L'adoption du Plan d'action climat en 2019 marque une avancée importante dans la politique d'atténuation du changement climatique de l'Irlande. Ce plan définit la trajectoire à respecter pour réduire les émissions de GES dans les secteurs hors SEQE-UE de 30 % d'ici à 2030 et placer ainsi le pays en position d'atteindre l'objectif de neutralité GES à l'horizon 2050. Il envoie un signal fort aux opérateurs économiques et aux ménages concernant l'orientation de l'investissement et de la consommation à l'avenir. Le programme de gouvernement de juin 2020 a revu les ambitions à la hausse, puisqu'il prévoit de réduire de plus de moitié les émissions nationales entre 2021 et 2030. Le projet de loi (modificatif) sur

l'action climatique et le développement bas carbone, en préparation au moment de la rédaction de ces lignes, devrait inscrire l'objectif de neutralité GES dans la loi et rendre obligatoire l'établissement de budgets carbone quinquennaux. Des politiques et mesures nouvelles devront être définies pour mettre le Plan d'action climat en phase avec ces objectifs plus ambitieux.

Graphique 2. L'Irlande peut atteindre ses objectifs à l'horizon 2030 si elle met en œuvre des mesures supplémentaires



Note : GES = émissions de gaz à effet de serre hors utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie (UTCATF) ; SEQUE = système d'échange de quotas d'émission.

Les lignes discontinues montrent l'évolution projetée des émissions de GES avec les mesures existantes (AME), c'est-à-dire avec les seules mesures en place à la fin 2018. Les lignes en pointillé montrent leur évolution dans le scénario avec mesures supplémentaires (AMS), qui table sur la mise en œuvre complète des mesures figurant dans le Plan d'action climat de 2019. L'objectif 2020 prévoit que les émissions hors SEQUE (c'est-à-dire celles de l'agriculture, des transports, des secteurs résidentiel et tertiaire, des industries non énergivores et du secteur des déchets) sont ramenées 20 % en dessous des niveaux de 2005. L'objectif 2030 consiste à ramener ces mêmes émissions 30 % en dessous des niveaux de 2005. Ces objectifs peuvent être atteints en recourant aux flexibilités définies dans la Décision relative à la répartition de l'effort et le Règlement sur la répartition de l'effort de l'UE. Les projections AME et AMS ne tiennent pas compte de l'utilisation de ces flexibilités.

Source : EPA (2020), *Ireland's Greenhouse Gas Emissions Projections 2019-2040*.

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232029>

...mais elle doit appliquer pleinement et de façon cohérente les mesures programmées pour atteindre les objectifs climatiques

Pour obtenir les résultats escomptés, la participation du secteur privé sera essentielle

La mise en œuvre complète du Plan d'action climat dans les délais prévus se solderait par une baisse des émissions irlandaises hors SEQUE-UE de 29 % par rapport à 2005 d'ici à 2030, ce qui serait proche de l'objectif fixé pour cette année-là (Graphique 2) (EPA, 2020b). Le recul des émissions lié à la crise du COVID-19 ne devrait pas modifier notablement les perspectives d'évolution à long terme (de Bruin, Monaghan et Yakut, 2020). Il ne sera pas aisé d'atteindre les objectifs climatiques. La mise en œuvre du plan nécessite des investissements et des moyens financiers considérables qui n'ont pas été suffisamment évalués (CE, 2020). Étant donné les contraintes qui pèsent sur les finances publiques, il est primordial de mobiliser le secteur privé et les marchés financiers. Les actions prévues comme la rénovation massive des logements et l'électrification du parc automobile (section 4) sont tributaires du consentement des ménages à investir. En renforçant les signaux de prix (via la taxe carbone, la fiscalité des véhicules et la tarification routière, par exemple), les pouvoirs publics encourageraient les entreprises et les ménages à faire des choix d'investissement, de production et de consommation bas carbone. Ils devraient prendre en considération les questions d'accessibilité financière, l'impact sur l'emploi et les disparités régionales (section 3).

L'Irlande est mal partie pour atteindre les objectifs définis pour 2020 en matière de renouvelables et d'économies d'énergie

La production d'électricité et le chauffage résidentiel sont fortement tributaires des combustibles fossiles, notamment solides. Le pays s'est engagé à cesser définitivement la production d'électricité à partir de charbon en 2025 et à partir de tourbe en 2028. Un tiers environ des tourbières actives ont déjà été fermées à l'extraction. La part des sources renouvelables dans le mix énergétique a plus que doublé depuis 2010 à la faveur du rapide développement de l'éolien. Néanmoins, leur part dans la consommation brute d'énergie finale était de seulement 11 % en 2018, alors que l'objectif est de la porter à 16 % en 2020. L'Irlande possède un fort potentiel éolien offshore, mais l'absence de cadre de planification de l'espace maritime et d'autorisation des installations en mer a entravé sa mise en valeur (AIE, 2019). Le Plan d'action climat ambitionne de porter la part de la production d'électricité d'origine renouvelable à 70 % en 2030, soit près de deux fois le niveau de 2019. De nouveaux dispositifs de soutien à l'électricité et à la chaleur d'origine renouvelable entrés en vigueur en 2020 visent à attirer des investissements dans ce secteur.

La consommation d'énergie est en hausse depuis le milieu des années 2010. Pour faire baisser cette consommation et les émissions de GES dans les transports, la transition massive vers les véhicules électriques prévue dans le Plan d'action climat devra aller de pair avec une évolution significative des habitudes de mobilité et de l'aménagement de l'espace (section 4). Depuis 2010, plusieurs dispositifs subventionnent l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et contribuent à faire diminuer la consommation d'énergie dans le secteur résidentiel et les émissions de GES qu'elle occasionne. Néanmoins, en 2018, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) par habitant imputables à la combustion d'énergie dans le secteur résidentiel se situaient encore 52 % au-dessus de la moyenne de l'OCDE Europe. Si de moins en moins de logements neufs sont équipés de chaudières au fioul, la moitié des foyers irlandais environ continuent de se chauffer avec des énergies fossiles à forte teneur en carbone (charbon, tourbe et fioul). La performance énergétique des bâtiments neufs est appelée à s'améliorer grâce à une norme entrée en vigueur fin 2019, qui leur impose une consommation d'énergie quasi nulle.

Le Plan d'action climat vise la rénovation d'un tiers du parc de logements d'ici à 2030, l'installation de 600 000 pompes à chaleur et l'amélioration de la classe énergétique de l'ensemble des édifices publics. Dans la logique de cet engagement, les crédits publics consacrés à l'efficacité énergétique dans les logements et les collectivités ont augmenté de plus de 80 % dans le budget 2021 par rapport à l'année précédente (section 3). Cela étant, les programmes en faveur de l'efficacité énergétique résidentielle ont ciblé des mesures de rénovation relativement simples et bon marché, qui ont déjà été mises en œuvre.

La réduction des émissions de GES d'origine agricole reste un enjeu important

Les émissions d'origine agricole ont progressé de 10 % entre 2010 et 2019, parallèlement à l'augmentation du cheptel laitier et de la production de lait. L'application des mesures prévues dans le Plan d'action climat devrait contribuer à inverser la courbe (EPA, 2020b). En 2019, le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Mer (DAFM) a publié un projet de feuille de route (Ag-Climatise) dans lequel les objectifs du plan sont déclinés en mesures et objectifs plus détaillés ciblant l'agriculture et l'utilisation des terres. Toutefois, des préoccupations s'expriment à propos de la capacité de l'Irlande à concilier l'augmentation de la production et des exportations agroalimentaires avec les objectifs en matière de climat, d'air, d'eau et de biodiversité.

Pour maîtriser l'empreinte carbone et les répercussions environnementales de l'agriculture (et notamment des élevages de ruminants), la stratégie de l'Irlande consiste principalement à accroître l'efficacité de la production. En plus des mesures prescriptives, les pouvoirs publics utilisent des mesures agroenvironnementales, des lignes directrices et des services de vulgarisation pour encourager les agriculteurs à améliorer leurs technologies et leurs pratiques, ainsi que les caractéristiques génétiques des bovins. Cependant, au vu de la progression continue des émissions de GES et d'ammoniac et de la pollution de l'eau par les éléments nutritifs, il sera sans doute nécessaire de renforcer les moyens

d'action pour que la situation environnementale continue de s'améliorer (EPA, 2020b ; OCDE, 2020a). En l'occurrence, les pouvoirs publics pourraient favoriser une plus grande efficacité en complétant leur panoplie d'instruments par des mesures de soutien subordonné aux résultats et par des instruments de tarification (OCDE, 2020b). Des mesures de compensation transitoires pourraient contribuer à maintenir la sécurité des revenus et le bien-être des agriculteurs. Le gouvernement ambitionne de multiplier par trois la part des terres en agriculture biologique pour la porter au niveau de la moyenne de l'UE, soit 7.5 %.

Les efforts d'adaptation aux effets du changement climatique se sont intensifiés

L'Irlande est parmi les pays de l'Union européenne qui paient le plus lourd tribut aux événements météorologiques et climatiques extrêmes – entre 1980 et 2017, le préjudice économique s'est élevé à environ 1 000 EUR par habitant (AEE, 2019). Les principaux risques climatiques sont liés aux tempêtes et épisodes de précipitations intenses de plus en plus fréquents, qui provoquent des inondations et causent des dommages aux exploitations agricoles, au cadre bâti et aux infrastructures. Plus de la moitié de la population vit à proximité des cours d'eau et des côtes, où les risques sont les plus forts.

L'Irlande a beaucoup progressé dans la préparation aux effets du changement climatique. Elle s'est dotée en 2018 d'un cadre national d'adaptation, et des plans d'adaptation sectoriels et locaux ont ensuite été adoptés. Il conviendrait d'examiner ces plans à la lumière de l'évaluation nationale des risques climatiques publiée en 2020 par l'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) et le Centre pour les énergies marines et renouvelables. Sur l'internet, la plateforme Climate Ireland propose des informations et des orientations pratiques pour aider les décideurs, les spécialistes de l'adaptation et les simples citoyens à anticiper l'évolution du climat et à prendre des mesures préventives. En 2019, l'EPA a mis à jour ses orientations relatives à la prise en compte des facteurs climatiques – dont la résilience aux aléas climatiques – dans l'évaluation environnementale stratégique (EES) des plans et programmes. Le Plan national de développement (NDP) 2018-27 prévoit le financement public d'investissements dans la protection contre les inondations et le renforcement de la résilience des infrastructures. Le secteur privé, notamment celui de l'assurance, devrait être davantage engagé dans la validation climatique des investissements.

Des progrès plus importants s'imposent pour atteindre les objectifs en matière d'émissions atmosphériques et de qualité de l'air

Les émissions des principaux polluants atmosphériques ont diminué depuis 2010, hormis celles d'ammoniac (Graphique 1). Ce recul est dû en partie à la crise économique, et en partie à la baisse de l'utilisation de charbon et de tourbe dans la production d'électricité et le chauffage résidentiel, à la modernisation des centrales électriques et au renouvellement du parc automobile. Cependant, après avoir diminué au début de la décennie, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) se sont stabilisées. Leur réduction dans les transports s'est révélée compliquée ; les effets bénéfiques de l'amélioration des technologies ont été annulés par la croissance du parc de véhicules, en particulier de véhicules à moteur diesel (section 4). Les émissions d'ammoniac, qui sont dues principalement à la consommation d'engrais azotés et au cheptel bovin en expansion, ont progressé régulièrement depuis le début des années 2010 et devraient continuer d'augmenter.

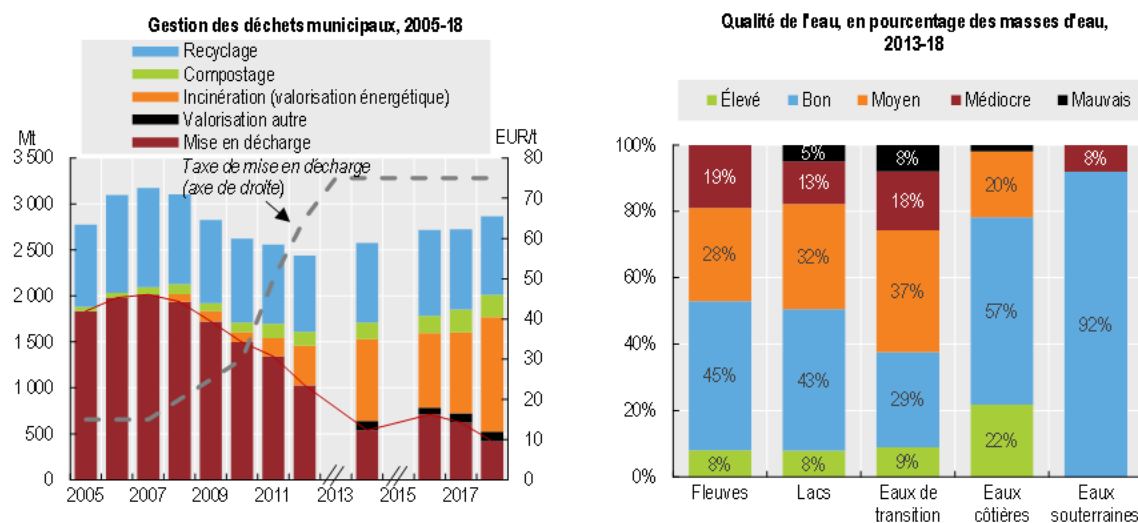
Le Programme national de lutte contre la pollution de l'air (prévu en 2021) tiendra compte du Plan d'action climat, dont beaucoup de dispositions (comme celles ciblant les transports et le secteur résidentiel) contribueront à faire baisser les émissions de polluants atmosphériques locaux. Seule la mise en œuvre complète de ces mesures, notamment celles relatives à la transition vers l'électromobilité, permettra de ramener les émissions NO_x en dessous du niveau visé pour 2030 dans la directive de l'UE sur les plafonds d'émission nationaux. Le respect des plafonds fixés pour 2020 et 2030 concernant l'ammoniac nécessitera de nouvelles mesures ciblant l'agriculture (EPA, 2020c). Des dispositions en ce sens devraient figurer dans la feuille de route Ag-Climatise que présentera prochainement le DAFM.

La qualité de l'air est généralement bonne en Irlande. Néanmoins, en 2019, la limite annuelle moyenne de l'UE concernant les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) a été dépassée dans l'une des stations de surveillance de Dublin du fait de la pollution automobile. La même année, plus d'un tiers des stations ont relevé des concentrations de particules fines (PM_{2.5}) supérieures à la valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), principalement en raison de l'utilisation de combustibles solides dans les villes et les agglomérations (EPA, 2020d). La vente et l'utilisation de charbon bitumineux (surnommé *smoky fuel*, ou combustible émetteur de fumées) sont interdites dans plusieurs grands centres urbains, ce qui a contribué à faire reculer la pollution particulaire. Cette interdiction a été étendue en septembre 2020 et s'applique à présent sur un territoire qui abrite la moitié de la population irlandaise. Une action plus déterminée est toutefois nécessaire pour sortir du chauffage à combustibles solides, tout en tenant compte des risques de pauvreté énergétique. Depuis 2017, l'Irlande a su développer de façon remarquable son réseau de surveillance et ses capacités de modélisation de la qualité de l'air. Elle a pu ainsi identifier les lieux qui connaissent des problèmes de pollution de l'air.

La gestion des déchets s'est beaucoup améliorée, mais la circularité pourrait être davantage développée

Le relèvement progressif de la taxe de mise en décharge (75 EUR/tonne), conjugué aux restrictions imposées à l'élimination des déchets biodégradables, a permis d'éviter l'enfouissement d'une partie des déchets (Graphique 3). En 2018, environ 15 % des déchets municipaux traités ont été mis en décharge, ce qui représente moins de la moitié de la moyenne OCDE. L'Irlande est bien partie pour atteindre l'objectif fixé au niveau de l'UE pour 2020 concernant la mise en décharge de déchets biodégradables, mais pourrait avoir du mal à réduire davantage le recours aux décharges. Les déchets qui ne sont plus enfouis sont principalement l'objet d'une incinération avec valorisation énergétique. Les programmes de responsabilité élargie des producteurs ont contribué à faire progresser le recyclage de plusieurs flux de déchets et à atteindre les objectifs de l'UE correspondants. Cela étant, le développement de l'incinération et du compostage pourrait avoir un effet dissuasif sur le recyclage et empêcher l'Irlande d'atteindre les objectifs de recyclage post-2020 (EC, 2019).

Graphique 3. La gestion des déchets s'est améliorée, la qualité de nombreuses masses d'eau laisse à désirer



Partie gauche : Rupture de la série temporelle en 2014 ; les données pour 2018 sont préliminaires.

Source : EPA (2020), *National Waste Statistics - Report for 2018* ; EPA (2019), *Water Quality in Ireland 2013-2018* ; OCDE (2020), « Déchets municipaux, production et traitement » et « Environnement : instruments de politique », *OCDE Statistiques de l'environnement* (base de données).

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232048>

La consommation intérieure de matières et la production de déchets ont augmenté sous l'effet du rebond de l'économie (Graphique 1). En comparaison internationale, l'Irlande affiche une consommation de matières et une production de déchets municipaux par habitant élevées. La proportion de déchets municipaux recyclés a stagné durant la majeure partie de la décennie et baissé légèrement au cours de la période 2016-18 (EPA, 2020e). Seule une faible proportion des matières est récupérée et réinjectée dans l'économie, tandis qu'une part importante des déchets n'est pas triée convenablement. En 2017 et 2018, l'Irlande a commencé à mettre en place des redevances de collecte calculées en fonction du poids ou du volume des déchets. Cependant, les prestataires de services n'appliquent pas tous des redevances différenciées aux bacs de déchets recyclables ou alimentaires. Faute de capacités, l'Irlande exporte une grande partie des déchets destinés à être recyclés, valorisés ou éliminés (EPA, 2020e).

La transition vers l'économie circulaire suppose de développer de nouvelles filières de recyclage et les marchés des matières premières secondaires afin de mieux employer les matières contenues dans les déchets. Il serait possible de mieux exploiter les synergies avec d'autres politiques, dont celles relatives à l'industrie et à l'innovation, à l'éducation et aux marchés publics verts, ainsi que les politiques actives du marché du travail. Il est d'autant plus important d'agir en ce sens que les échanges mondiaux ont été perturbés par la crise du COVID-19. Une démarche tournée vers l'économie circulaire contribuera à renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement et l'autosuffisance (OCDE, 2020c). Le Plan d'action déchets pour une économie circulaire (WAPCE) 2020-25 répond au besoin d'une approche plus cohérente de l'économie circulaire dans le pays. Il vise une prise en compte systématique de la notion de circularité dans tous les secteurs de l'économie et prévoit un large éventail de mesures pour encourager la prévention, le recyclage et la valorisation matière des déchets. Au moment de la rédaction de ces lignes, une stratégie à l'échelle de l'ensemble de l'administration et une législation relatives à l'économie circulaire étaient en préparation.

La qualité de l'eau pâtit beaucoup de l'inadéquation des infrastructures de l'eau et des activités agricoles

L'investissement dans les infrastructures de l'eau a augmenté, mais les besoins en financements sont importants

La gouvernance de l'eau a été grandement améliorée avec la création d'Irish Water (la compagnie nationale des eaux), l'élaboration du Plan de gestion des bassins hydrographiques (RBMP) 2018-21 et l'adoption d'une déclaration d'orientation et d'un cadre de financement pour les services d'eau. Ce dernier repose à la fois sur des financements publics (pour les services domestiques et l'investissement) et sur des redevances d'utilisation (pour les services non domestiques)¹. Le nouveau dispositif institutionnel a permis de mieux recenser les besoins en investissements et en financements dans le secteur de l'eau, et de relancer l'investissement indispensable dans les infrastructures et les services.

Les infrastructures de distribution d'eau et d'assainissement sont vieillissantes et doivent être modernisées. Il arrive parfois que l'eau distribuée ne soit pas conforme aux paramètres de qualité de l'eau de boisson, en particulier pour les 20 % de la population desservis par de petits distributeurs privés. Comme les pertes en eau atteignent environ 45 %, le volume prélevé pour alimenter les réseaux publics de distribution est important et continue d'augmenter (Graphique 1). Un tiers des habitants, implantés pour la plupart dans les zones rurales à habitat dispersé, sont raccordés à des réseaux d'assainissement indépendants plus ou moins performants. Malgré l'amélioration des infrastructures, l'épuration reste dans beaucoup d'agglomérations, dont Dublin et Cork, non conforme aux prescriptions de la directive de l'UE relative au traitement des eaux urbaines résiduaires (qui auraient dû être respectées dès 2005). Dans certaines petites zones de peuplement, les eaux usées continuent d'être rejetées dans l'environnement sans traitement. Dans le NDP 2018-27, les pouvoirs publics s'engagent à investir quelque 8.5 milliards EUR dans les infrastructures publiques de l'eau. Cet engagement paraît suffisant pour réduire les pertes en eau et permettre à l'Irlande de respecter ses obligations en vertu de la législation de l'UE.

En revanche, elle devra investir beaucoup plus pour répondre aux besoins en infrastructures de l'eau de sa population et de son économie en expansion (OCDE, 2020d).

L'Irlande fait figure d'exception parmi les pays de l'OCDE en ce qu'elle ne fait pas payer les services d'approvisionnement en eau et d'assainissement aux particuliers (OCDE, 2020d). Des redevances sur l'eau à usage domestique ont été instaurées en 2015, mais supprimées l'année suivante en raison d'une forte opposition sociale. À partir de 2022, les ménages dont la consommation d'eau dépasse un certain seuil paieront une redevance de surconsommation. Concrètement, moins de 10 % des foyers équipés d'un compteur d'eau y seront assujettis. Ces foyers représentent à eux seuls près de 40 % de la consommation d'eau à usage domestique, et on suppose que leur surconsommation est imputable à des fuites. La nouvelle redevance devrait contribuer à réduire les pertes en eau et les excès de consommation. Du fait du recours limité aux redevances, le secteur de l'eau est en très grande partie financé par le budget de l'État. Ce modèle de financement pourrait ne pas permettre de répondre à l'ampleur des investissements requis.

Il est urgent de prendre des mesures pour améliorer la qualité de l'eau

L'agriculture et les insuffisances en matière d'épuration des eaux usées sont les principaux responsables de la dégradation de la qualité de l'eau en Irlande (Graphique 3). Les niveaux de pollution organique des cours d'eau et les concentrations d'éléments nutritifs dans les eaux souterraines sont parmi les plus faibles relevés dans l'Union européenne. Néanmoins, les masses d'eau pâtissent de l'augmentation de la pollution par les éléments nutritifs. Le bilan azoté augmente depuis 2011, en même temps que le nombre d'animaux d'élevage et l'utilisation d'engrais azotés (Graphique 1). Les pressions imputables aux produits chimiques se sont également intensifiées, si bien que les concentrations de pesticides dépassent les limites dans certaines sources d'eau potable (EPA, 2019). Il apparaît que certaines initiatives, comme le Programme relatif à l'eau des autorités locales et le Programme de soutien et de vulgarisation en faveur de l'agriculture durable, contribuent à faire progresser dans une certaine mesure la qualité de l'eau dans plusieurs zones prioritaires (EPA, 2019). Des mesures doivent cependant être prises de façon urgente pour s'attaquer aux causes de la dégradation de la qualité de l'eau, à commencer par les déperditions d'éléments nutritifs en agriculture.

La politique en matière de biodiversité pourrait être plus efficace

L'Irlande a renforcé son cadre d'action en matière de biodiversité en adoptant le Plan stratégique pour la biodiversité 2011-20 et le troisième Plan d'action national pour la biodiversité 2017-21. Il subsiste toutefois des difficultés de mise en œuvre qui tiennent à la diversité des secteurs influant sur la biodiversité (agriculture, pêche, éolien...) et à la multitude d'acteurs concernés. Au cours de la période 2010-18, près de 30 % en moyenne des transferts publics liés à l'environnement étaient en rapport avec la biodiversité et ont été effectués principalement dans le cadre de programmes agroenvironnementaux. Les financements ciblant directement la sauvegarde d'espèces et d'habitats sont en revanche limités. La dégradation de l'état des habitats soulève des interrogations sur l'efficacité des dépenses. Une évaluation des besoins en financements pour protéger la biodiversité sera menée à bien en 2021. Elle devrait normalement plaider en faveur d'un plan de mobilisation de financements publics et privés. Il est nécessaire d'élargir à l'action en faveur de la biodiversité l'approche à l'échelle de l'ensemble de l'administration qui a été adoptée en matière de lutte contre le changement climatique.

L'extension du réseau d'aires protégées n'a guère progressé

D'après les estimations de l'Irlande, près de 17 % de ses terres émergées et de ses eaux intérieures sont protégées, ce qui est conforme à l'objectif d'Aichi pour 2020. Ce pourcentage peut être surestimé, car certaines zones protégées terrestres comprennent des eaux marines et côtières. Selon des sources internationales, dont l'OCDE et l'Union internationale pour la conservation de la nature, quelque 14 % de

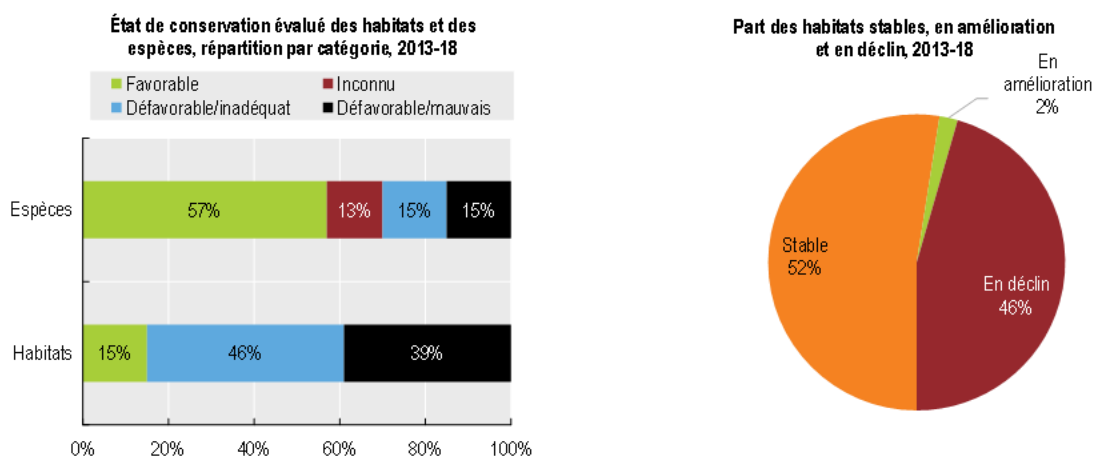
la superficie terrestre est protégée. L'Irlande a achevé son réseau Natura 2000 conformément aux directives Oiseaux et Habitats de l'UE, mais une grande partie des sites ne font pas l'objet d'objectifs et de mesures spécifiques de conservation (CE, 2019). La grande majorité des sites protégés se trouve sur des terres privées, et des activités agricoles sont menées sur près de 60 % d'entre eux. L'implication des propriétaires fonciers est donc essentielle à l'application de mesures de conservation et de restauration efficaces.

Le réseau d'aires marines Natura 2000 est incomplet. Les aires marines protégées couvrent moins de 2 % de la zone économique exclusive du pays, ce qui est loin des 10 % visés pour 2020 par les objectifs d'Aichi. L'Irlande n'a pas beaucoup progressé dans la conception et la mise en œuvre de mesures spécifiques pour assurer un bon état environnemental des eaux marines en 2020, comme l'exige la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » de l'UE (CE, 2019). La plupart des eaux côtières affichent un état écologique au moins bon (Graphique 3), mais la part des eaux de baignade du littoral d'excellente qualité a diminué. Le programme de gouvernement de juin 2020 contient l'engagement de protéger 30 % des eaux maritimes irlandaises d'ici à 2030, et celui d'établir un cadre national de planification de l'espace maritime et une grande stratégie de gestion des mers du pays sur 20 ans (Project Ireland Marine 2040).

La qualité de certains habitats importants s'est dégradée

Les pressions qui s'exercent sur la biodiversité en Irlande sont dues principalement à l'agriculture, à la construction de logements et d'infrastructures, aux espèces envahissantes et à l'extraction de ressources naturelles. Si plus de la moitié des espèces évaluées se sont caractérisées par un état de conservation favorable au cours de la période 2013-18, seulement 15 % des habitats (tels que définis dans la directive Habitats de l'UE) étaient en bon état. L'état de conservation de près de la moitié des habitats se détériore (Graphique 4). Grâce au programme national pour les tourbières, certaines avancées ont été enregistrées récemment dans la conservation et la restauration de cet habitat. Le plan de redressement post-COVID-19 lancé en juillet 2020 et le budget 2021 prévoient des crédits pour la remise en état des tourbières (section 3). Néanmoins, l'Irlande devrait s'assurer que les modalités d'extraction de la tourbe sont compatibles avec la sauvegarde des habitats qu'offrent les tourbières (CE, 2019).

Graphique 4. L'état de conservation de plusieurs habitats est préoccupant



Source : AEE (2020), *National Summary Dashboards - Habitats Directive Art. 17* (base de données) ; NPWS (2019), *The Status of EU Protected Habitats and Species in Ireland* ; Volume 1 Summary Overview.

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232067>

Recommandations relatives au climat, à l'air, aux déchets, à l'eau et à la biodiversité

Atténuation du changement climatique et qualité de l'air

- Mettre pleinement en œuvre dans l'ensemble des secteurs et en temps utile les mesures décrites dans le Plan d'action climat de 2019 ; continuer de promouvoir un large engagement des citoyens dans la conception et la mise en œuvre de la politique climatique, et mettre en place des règlements et des signaux de prix plus rigoureux pour susciter des investissements et des consommations bas carbone dans le secteur privé.
- Fixer un objectif concernant les émissions biogéniques de méthane compatible avec l'ambition de neutralité carbone, ainsi que l'a recommandé le Conseil consultatif sur le changement climatique ; œuvrer au sein de l'Union européenne pour établir un système d'échange de quotas d'émission ou un système similaire pour les émissions agricoles de GES.
- Veiller à ce que la feuille de route pour une transition bas carbone de l'agriculture et du secteur agroalimentaire rende les objectifs de production plus cohérents avec les ambitions climatiques, ainsi qu'avec les objectifs en matière d'émissions atmosphériques, de qualité de l'eau et de biodiversité ; suivre de façon régulière la mise en œuvre de la feuille de route.
- Établir une feuille de route pour accélérer l'élimination progressive des chaudières fonctionnant aux combustibles fossiles et leur remplacement par des solutions de chauffage résidentiel faisant appel aux renouvelables (biomasse, biogaz et pompes à chaleur) ; adopter des normes minimales d'efficacité énergétique dans le secteur locatif pour encourager la rénovation des logements existants.
- Veiller à ce que les subventions versées au titre des programmes d'efficacité énergétique dans le secteur résidentiel ciblent les rénovations en profondeur et bénéficient en priorité au parc public (logements sociaux), aux ménages les plus fragiles et aux immeubles résidentiels les plus émetteurs de carbone ; procéder de façon systématique au suivi des économies d'énergie résultant des projets de rénovation et à l'évaluation du rapport coût-efficacité des programmes d'amélioration des performances énergétiques.
- Accélérer l'élargissement de l'interdiction des combustibles bitumineux en vue de son application dans l'ensemble du pays ; envisager d'étendre cette interdiction à d'autres combustibles émetteurs de fumées (tourbe et bois humide) dans certaines zones, tout en aidant les personnes risquant de basculer dans la pauvreté énergétique à se tourner vers des combustibles de chauffage plus propres.

Économie circulaire et gestion des déchets

- Mettre en œuvre de façon rigoureuse les mesures décrites dans le Plan d'action déchets pour une économie circulaire (WAPCE) 2020-25, dont l'interdiction des objets à usage unique, l'application de la responsabilité élargie des producteurs à tous les producteurs d'emballages, la mise en place de systèmes de consigne et l'instauration de redevances sur les matières plastiques vierges dans le secteur de l'emballage et sur les agrégats vierges dans celui de la construction ; évaluer de façon systématique la mise en œuvre du plan et son efficacité.
- Instituer une taxe sur l'incinération et l'exportation de déchets réutilisables et recyclables, comme le prévoit le WAPCE 2020-25, et relever parallèlement la taxe de mise en décharge.
- Obliger tous les fournisseurs de services de gestion des déchets à appliquer des redevances de collecte différenciées aux déchets non triés, recyclables et organiques.

Qualité et gestion de l'eau

- Accélérer l'investissement dans l'extension et la modernisation des infrastructures de distribution d'eau et d'assainissement afin d'assurer un traitement adéquat des eaux usées dans le pays tout entier, de réduire les pertes en eau et de rendre le réseau résilient aux effets du changement climatique.
- Évaluer si le modèle de financement des services d'eau est suffisant pour couvrir les coûts d'investissement élevés et si des redevances sur l'eau à usage domestique constitueraient une source de financement appropriée.
- Veiller à ce que les réseaux d'assainissement indépendants respectent les prescriptions environnementales ; améliorer les petits systèmes d'approvisionnement en eau (les puits, par exemple) pour élargir l'accès à une eau potable de bonne qualité.
- Mettre en œuvre rapidement des mesures pour lutter contre la pollution diffuse de l'eau causée par les déperditions d'éléments nutritifs ; dans le cadre du plan stratégique national prévu par la nouvelle Politique agricole commune de l'UE, recentrer le soutien au revenu agricole sur les paiements agroenvironnementaux subordonnés aux résultats environnementaux, notamment à la réduction des déperditions d'éléments nutritifs et des émissions de GES et d'ammoniac ; envisager la mise en place d'instruments de tarification, accompagnés de mesures de compensation transitoires, pour lutter contre les déperditions d'éléments nutritifs (redevances frappant ces déperditions ou échanges au titre de la qualité de l'eau, par exemple).

Conservation et exploitation durable de la biodiversité

- Parachever la désignation des aires marines intégrées au réseau Natura 2000 et accélérer l'expansion des aires marines protégées ; mettre en place les mesures de conservation spécifiques requises sur les sites Natura 2000.
- Accélérer la remise en état et la gestion des habitats des tourbières bombées et de couverture ; soutenir les efforts de boisement et de restauration des tourbières des collectivités locales.
- Élaborer et adopter dès que possible le cadre de planification de l'espace maritime, en vue de mettre en cohérence le développement de l'économie de la mer (dont le transport maritime, l'éolien offshore et la pêche) et l'exploitation durable de la biodiversité marine.

2. Gouvernance et gestion de l'environnement

L'Irlande applique de bonnes pratiques internationales dans de nombreux domaines de la gouvernance de l'environnement, dont la délivrance d'autorisations, la surveillance et la promotion de la conformité et l'accès aux informations environnementales. Elle a accompli des progrès notables dans la mise en application de la plupart des recommandations relatives à la gouvernance qui avaient été formulées dans l'Examen environnemental publié par l'OCDE en 2010, qu'il s'agisse de la prise en compte de l'environnement dans l'aménagement du territoire ou de la démocratie environnementale (OCDE, 2010).

La collaboration horizontale et verticale entre les institutions nationales et locales de l'environnement est bonne

Au niveau national, le morcellement institutionnel caractérisant l'élaboration des politiques environnementales a été réduit ces dernières années grâce à une coordination accrue assurée par la conclusion de protocoles d'accord et la création de comités et de groupes consultatifs. La coordination entre les principaux acteurs de la mise en œuvre des politiques – l'EPA et les autorités locales – a été

particulièrement efficace. L'EPA donne des orientations aux autorités locales et évalue leurs performances, et celles-ci sont de plus en plus nombreuses à mutualiser leurs ressources et leurs compétences en créant des services communs pour gérer l'eau, les déchets et l'adaptation au changement climatique. Après une longue période de contraintes budgétaires, aussi bien l'EPA que les services de l'environnement des collectivités locales jouissent depuis 2015 d'un meilleur financement (OCDE, 2020e).

Le cadre réglementaire a besoin d'être rationalisé

Le pays a beaucoup progressé dans l'harmonisation de sa législation avec les directives de l'UE et dans le respect de leurs dispositions. Le nombre de procédures d'infraction ouvertes pour non-respect des directives européennes a diminué de plus de moitié au cours de la dernière décennie, mais l'eau et la protection de la biodiversité continuent de poser des problèmes. La transposition dans la législation nationale a bien souvent entraîné une multiplication des lois et des règlements ciblant les priorités du moment. Une consolidation de la réglementation – déjà recommandée dans l'Examen environnemental publié par l'OCDE en 2010 – est toujours nécessaire, surtout dans le domaine de l'eau. Ce processus devrait être étayé par l'évaluation de l'impact de la réglementation et par l'évaluation *ex post* de la législation, instaurée récemment.

Les procédures de délivrance des autorisations environnementales sont devenues plus efficaces, mais doivent être davantage modulées en fonction des répercussions potentielles

Au sein de l'EPA comme au sein des autorités locales, ce sont des entités distinctes qui, d'une part, déterminent les autorisations des installations industrielles et installations de traitement des déchets et, d'autre part, veillent à faire respecter leurs prescriptions, ce qui évite le risque de conflits d'intérêts. L'EPA réexamine et révisé l'ensemble de ses autorisations lorsque les meilleures techniques disponibles sont actualisées. Elle a dématérialisé le processus d'autorisation, simplifié les déclarations et les rapports exigés des installations autorisées, centralisé les échanges de données et allégé le fardeau administratif imposé aux installations réglementées et à elle-même. Cependant, un permis sur mesure est nécessaire même pour les installations à faible impact, sauf pour les petites installations manipulant des déchets. Cette obligation fait supporter des coûts administratifs non négligeables aux petites entreprises et aux autorités locales chargées de leur réglementation. Les autorités compétentes perçoivent des droits substantiels sur la délivrance des autorisations, lesquels ne permettent pourtant pas de couvrir les coûts administratifs correspondants, car leur montant n'a pas été actualisé depuis longtemps.

Un large éventail de projets d'infrastructures et d'installations nécessitent une évaluation d'impact sur l'environnement (EIE) pour obtenir une autorisation d'aménager, alors que seules les installations ayant un impact potentiellement significatif sur l'environnement requièrent une autorisation environnementale subordonnée à une EIE. Toutefois, l'autorisation d'aménager peut être accordée même en cas d'EIE défavorable quant à l'emplacement choisi pour le projet. Cela peut conduire à autoriser l'implantation d'investissements infrastructurels dans des sites défavorables à l'environnement sans procédure d'autorisation environnementale complémentaire.

L'évaluation environnementale stratégique est largement appliquée en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace

L'EES est utilisée pour évaluer les plans d'occupation des sols et un nombre croissant de plans d'aménagement et de politiques en rapport avec l'environnement. Conjuguée à l'évaluation stratégique préalable des risques d'inondation et à l'évaluation de l'impact sur la biodiversité, elle contribue à la prise en compte des aspects touchant au changement climatique, à la biodiversité, à la protection de la nature et aux infrastructures vertes dans l'aménagement de l'espace aux niveaux national, régional et local. Il

apparaît qu'elle est efficace pour promouvoir des méthodes d'action et des solutions respectueuses de l'environnement. Cependant, l'analyse d'autres solutions envisageables laisse à désirer dans beaucoup d'EES, et les effets de la mise en œuvre des plans ou programmes sur l'environnement font rarement l'objet d'un suivi (González et al., 2020).

En 2018, un Cadre national de planification (NPF) a été adopté à l'issue d'une vaste consultation à l'échelle de l'ensemble de l'administration qui a permis d'aboutir à un consensus. Il vise à prendre en compte les enjeux du changement climatique dans l'ensemble des plans d'aménagement à tous les échelons. Le Bureau du Régulateur de l'aménagement s'assure que les plans régionaux et locaux d'aménagement de l'espace sont conformes au cadre national et encourage la participation du public aux décisions en la matière. Il favorise ce faisant des investissements cohérents et durables dans les transports, le logement, les services d'approvisionnement en eau et d'assainissement. Le plan d'investissement pluriannuel NDP 2018-27 est en phase avec la stratégie d'aménagement du NPF (section 3).

La surveillance de la conformité monte en puissance, mais il faut agir plus efficacement pour faire respecter la réglementation

Les missions d'assurance de la conformité sont réparties entre l'EPA et les autorités locales. Les inspections conduites aussi bien par la première que par les secondes reposent pour une bonne part sur l'évaluation systématique des risques des activités réglementées. Le fait que les activités d'assurance de la conformité soient de plus en plus centrées sur des secteurs spécifiques et la pratique consistant à faire intervenir plusieurs organismes dans les visites sur site rendent les inspections plus efficaces et efficientes. Chose rare parmi les pays membres de l'OCDE, l'EPA et les autorités locales font payer aux exploitants des droits d'inspection qui couvrent jusqu'à 90 % des coûts d'inspection et de contrôle de l'application.

De nombreuses informations relatives à la surveillance de la conformité sont publiquement accessibles : rapports des missions sur site, correspondance officielle avec les exploitants au sujet du respect de la réglementation, rapports annuels sur l'environnement, autres rapports sur les performances environnementales et rapports d'autosurveillance des installations autorisées. Le Réseau irlandais pour le respect de la réglementation environnementale et la répression des infractions réunit tous les principaux acteurs de l'administration centrale, dont les forces de police et les autorités judiciaires, de même que les autorités locales. Ensemble, ils coordonnent les activités en la matière et procèdent à des échanges de bonnes pratiques.

Néanmoins, les taux de non-conformité sont relativement élevés (EPA, 2020f). Au niveau national, le dépassement des limites d'émission fixées dans les autorisations constitue le principal type d'infraction relevé dans les installations, tandis qu'au niveau local, le non-respect des dispositions concernant les déchets est particulièrement problématique. Il existe des amendes administratives, mais elles sont d'un montant fixe, peu élevées et réservées aux infractions mineures. La répression des infractions repose surtout sur le droit pénal, ce qui impose un fardeau considérable aux autorités réglementaires. Les sanctions pécuniaires prévues par le droit pénal sont plafonnées à des montants relativement faibles et ne tiennent pas compte du bénéfice qu'une infraction procure à son auteur, ce qui nuit à leur effet dissuasif.

Les règles en matière de responsabilité garantissent la réparation des atteintes à l'environnement, sauf sur les sites industriels abandonnés

L'Irlande est dotée d'un dispositif efficace pour imputer la responsabilité et imposer la réparation des atteintes à l'environnement aux exploitants des installations actuellement autorisées. L'EPA oblige les exploitants d'installations à haut risque à constituer des réserves adéquates pour financer intégralement le coût des mesures d'intervention d'urgence et d'assainissement en cas d'incident, de même que le coût induit à terme par la fermeture et le démantèlement des installations. En mars 2020, l'EPA détenait au total 746 millions EUR de réserves de ce type. L'EPA emploie une approche fondée sur les risques

concernant l'évaluation et l'assainissement des terres et masses d'eau souterraines contaminées sur les sites qu'elle a autorisés.

L'administration dispose d'un budget pour la remise en état des décharges anciennes recensées dont les autorités locales ont évalué les risques et assurent la gestion. En revanche, aucune disposition légale ne l'oblige à dépolluer les sites industriels contaminés abandonnés. Cette situation entraîne d'importants retards dans l'assainissement des sites en question.

Il serait possible de mieux promouvoir les pratiques respectueuses de l'environnement auprès des entreprises par le biais des marchés publics

La promotion de la conformité est une priorité pour l'EPA, qui utilise à cette fin un large éventail d'outils d'information. L'agence établit une liste des pires contrevenants en matière d'environnement – sites prioritaires au niveau national – qui identifie les exploitants de sites industriels et de gestion des déchets qui affichent de mauvaises performances environnementales et les expose à la pression du public pour qu'ils changent de comportement. Plusieurs partenariats conclus avec les entreprises (dont Origin Green et CirculEire) encouragent l'application de pratiques vertes par celles-ci et l'économie circulaire. Depuis 2017, l'Irlande applique son deuxième plan national sur la responsabilité sociale des entreprises. Le nombre de systèmes de management environnemental (SME) certifiés selon la norme ISO 14001 est en hausse. Il existe également en Irlande un dispositif simplifié et peu coûteux de certification des SME – EcoMerit – qui s'adresse principalement aux petites et moyennes entreprises (PME).

Le gouvernement promeut les marchés publics verts à l'aide d'un programme d'action national baptisé *Green Tenders* et d'orientations énonçant des critères environnementaux clairs pour huit secteurs. Il prévoit de faire entrer en ligne de compte des critères environnementaux dans tous les achats financés par des fonds publics d'ici à la mi-2023. À compter de 2020, l'administration centrale est tenue de faire rapport sur les progrès en matière de marchés publics verts. Une méthodologie de notification est en cours d'élaboration à l'appui de cette obligation. La promotion des marchés publics verts fait partie des principales mesures gouvernementales en faveur de la transition vers une économie circulaire (section 1).

Transparente et participative, la gouvernance de l'environnement fait une large place à la sensibilisation du public

Les autorités publiques sont tenues de rendre les informations sur l'environnement librement accessibles et de répondre aux demandes d'informations. Les principaux outils de diffusion de l'information sont le portail national sur l'environnement, le portail de données ouvertes de l'EPA, le géoportail national, le rapport sur l'état de l'environnement publié tous les quatre ans, ainsi qu'une nouvelle application en ligne sur les performances environnementales. Ils assurent une bonne transparence du système de gouvernance environnementale du pays.

Le gouvernement a publié des lignes directrices pour les consultations sur les politiques publiques à l'intention des ministères et des autorités locales, dans le cadre de son plan d'action national relatif au Partenariat pour un gouvernement ouvert. La participation du public occupe également une place centrale dans les EIE, les procédures d'autorisation et les décisions d'aménagement. L'EPA échange activement avec la société civile, comme l'a illustré encore récemment le Dialogue national sur l'action climatique. Autre initiative visant à approfondir l'engagement du public, le Plan d'action climat de 2019 envisage la création d'un programme de sensibilisation pour susciter des évolutions au niveau local.

Les citoyens et les organisations non gouvernementales ont largement la possibilité de saisir la justice en matière d'aménagement et d'environnement. Ils peuvent aussi se tourner vers les tribunaux pour faire respecter les prescriptions environnementales. Rejoignant les bonnes pratiques appliquées par plusieurs pays membres de l'OCDE, le gouvernement projette de créer un tribunal de l'aménagement et de l'environnement – une division de la Haute cour composée de magistrats spécialisés – pour accélérer les procédures judiciaires correspondantes. Cela étant, le niveau élevé des frais constitue un obstacle à l'accès à la justice, et les possibilités d'aides financières au titre de ces frais sont limitées.

Les pouvoirs publics ont mis l'éducation à l'environnement et au développement durable au programme de tous les niveaux d'enseignement du primaire au troisième cycle. Les « écoles vertes » et plusieurs programmes de sensibilisation dirigés par la fondation National Trust for Ireland promeuvent l'action en faveur du climat et les comportements respectueux de l'environnement parmi les élèves et les enseignants, ainsi que dans la population en général. L'EPA mène des activités de sensibilisation à la prévention des déchets, aux économies d'eau et à l'efficacité énergétique.

Recommandations relatives à la gouvernance et à la gestion de l'environnement

- Rationaliser et consolider la législation environnementale nationale, en particulier dans le domaine de l'eau, et élargir parallèlement le recours à l'évaluation *ex post* des lois et règlements.
- Rendre les conclusions des EIE, lorsqu'elles sont défavorables, contraignantes dans les décisions relatives aux autorisations d'aménager ; continuer d'améliorer les pratiques en matière d'EES en assurant une prise en compte appropriée des autres solutions envisageables et le suivi des effets environnementaux des plans et programmes.
- Alléger le fardeau administratif imposé aux autorités compétentes et aux petites entreprises en élaborant des prescriptions types par activité (règles générales contraignantes) pour un plus grand nombre de catégories d'installations à faible impact sur l'environnement.
- Instaurer des amendes administratives variables pour dépénaliser les infractions les moins graves à la législation environnementale ; rendre les sanctions pécuniaires plus dissuasives en évaluant le bénéfice économique tiré du non-respect de la réglementation et en assurant son recouvrement.
- Adopter une législation sur la dépollution des terres contaminées et des dispositions pour assurer l'assainissement des sites industriels abandonnés, y compris des mécanismes de financement appropriés.
- Rendre l'écologisation des marchés publics obligatoire pour les autorités publiques et instituer un suivi et des rapports réguliers concernant les marchés publics verts.
- Faciliter l'accès à la justice en menant à bien le projet de création d'un tribunal de l'aménagement et de l'environnement et en apportant des aides financières au titre des procédures publiques en matière d'environnement.

3. Vers une croissance verte

L'Irlande est une petite économie ouverte offrant des conditions de vie en amélioration constante. Des réformes structurelles fortes couplées à des mesures d'assainissement budgétaire lui ont permis de sortir de la crise financière mondiale de 2008 et de renouer avec la croissance en 2012-13. Au cours de la seconde moitié des années 2010, l'Irlande a enregistré une croissance plus rapide que la moyenne des pays de l'OCDE, jusqu'à ce que la pandémie de COVID-19 frappe l'économie mondiale en 2020. Selon les projections, l'économie du pays devrait se contracter de 3,2 % en 2020 et ne repartir à la hausse qu'à la mi-2021. Elle devrait connaître une croissance supérieure à 4 % en 2022, même si le rythme de la reprise reste pour l'heure incertain (OCDE, 2020f).

Bien que l'Irlande dispose de toute une panoplie de mesures tournée vers la réalisation des objectifs de développement durable (ODD), elle doit veiller à renforcer l'articulation entre ces différents dispositifs pour atteindre ces objectifs efficacement et à moindre coût d'ici à 2030. La capacité réelle du pays à mettre en œuvre ses projets ambitieux pour une transition vers une économie circulaire et neutre en carbone soulève

des interrogations. L'ampleur des besoins d'investissement est en effet considérable, tandis que d'importantes dépenses budgétaires supplémentaires doivent être consenties pour aider l'économie à se redresser à la suite de la pandémie de COVID-19. Il convient de mobiliser le secteur privé et les marchés financiers, d'intensifier les efforts en matière d'éco-innovation, d'envoyer des signaux-prix plus forts et de mettre fin à des subventions néfastes pour encourager les entreprises et les ménages à agir, tout en tenant compte de la faisabilité budgétaire, des conséquences pour l'emploi et des disparités régionales.

La crise du COVID-19 est une occasion de rendre l'économie plus inclusive et plus respectueuse de l'environnement

En 2020, les pouvoirs publics irlandais ont débloqué la somme record de 24.5 milliards EUR (soit 7 % du produit intérieur brut [PIB] de 2019) pour faire face à la pandémie de COVID-19. Ces mesures d'accompagnement de la reprise représentaient environ 30 % de l'effort budgétaire global. Elles étaient regroupées au sein du plan de relance de juillet, dont l'objectif affiché était de protéger l'emploi et de préparer la transition vers une économie plus verte et tournée vers le numérique. En 2020, l'Irlande a commencé à établir un ensemble d'indicateurs du bien-être pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, avec pour objectif d'appréhender les dimensions économique, sociale et environnementale de la crise du COVID-19 et de la reprise qui s'ensuivra.

Une partie des mesures du plan de relance de juillet peuvent être qualifiées de respectueuses de l'environnement, bien que la part des dépenses écologiques et non écologiques soit difficilement quantifiable. Environ la moitié des dépenses d'investissement prévues dans ce plan sont liées à l'environnement et au climat (250 millions EUR, soit 3.5 %). Le dispositif prévoit des financements destinés à faire accélérer les plans d'investissement consacrés aux transports durables et à l'amélioration des performances énergétiques pouvant être mis en œuvre rapidement. Cela pourrait permettre de créer de nouveaux emplois dans le secteur de la construction, tout en participant à la réduction des émissions de GES (OECD, 2020g). Des fonds ont également été octroyés à un programme pluriannuel de remise en état des tourbières. Ce programme vise à créer des emplois « verts » dans la région des Midlands, où l'exploitation des tourbières a cessé. Par ailleurs, le plan de relance a également alloué des ressources à la formation dans des secteurs émergents (tels que la rénovation) et a revalorisé les aides à l'achat de vélos pour les déplacements domicile-travail. Dans certains cas, les critères environnementaux à satisfaire pour pouvoir prétendre à des mesures de soutien ont cependant été assouplis. C'est le cas notamment de certaines aides à destination des agriculteurs (OECD, 2020h) et des prêts relevant du Fonds pour la stabilisation de la pandémie et le retour à la normale (*Pandemic Stabilisation and Recovery Fund*).

L'Irlande a relevé le niveau de ses dépenses en faveur de la transition vers le bas carbone...

Conformément aux directives de l'OCDE (OECD, 2020c), le budget pour 2021 met l'accent sur l'investissement en faveur de la transition vers une économie verte et sobre en carbone et a relevé le montant de la taxe carbone (voir ci-après). Environ un tiers de l'enveloppe de 10 milliards EUR a été affecté aux transports durables et aux infrastructures de l'eau, à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables, à la remise en état des anciennes décharges et à la réhabilitation des tourbières, notamment. Cependant, l'État n'a pas consacré deux fois plus d'argent aux transports durables qu'aux routes, comme il s'y était engagé (section 4)².

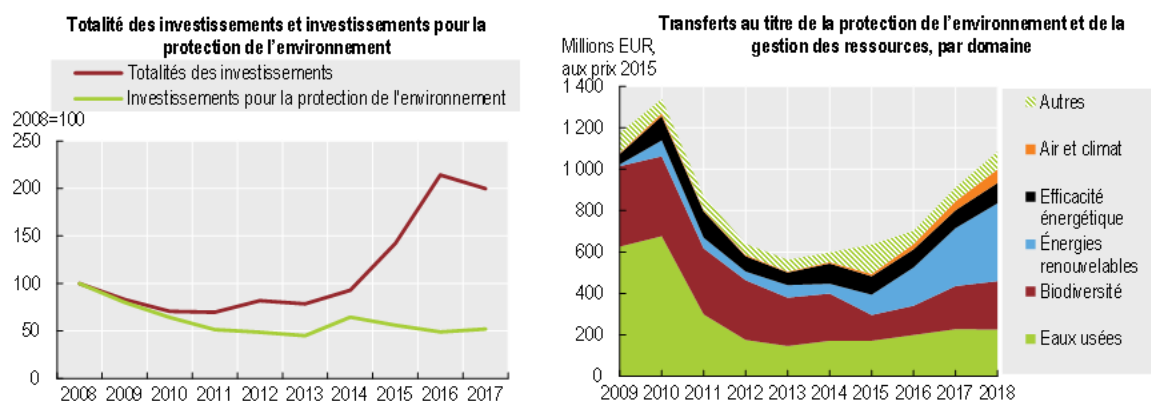
L'Irlande s'est dotée d'un cadre d'investissement pluriannuel solide. L'initiative Project Ireland 2040 trace les contours de la stratégie de développement du pays. Sa mise en œuvre devrait participer à la réalisation des ODD. Dans le cadre de Project Ireland 2040, le Plan national de développement (NDP) 2018-27 prévoit de consacrer autour de 30 milliards EUR (soit plus d'un quart des dépenses du NDP) à la transition climatique et énergétique. Afin que les dépenses publiques prennent davantage en compte les objectifs climatiques, le Code des dépenses publiques 2019 (*Public Spending Code*) a modifié les coûts implicites

des émissions de GES à utiliser pour l'estimation des investissements publics. L'examen approfondi du NDP, qui s'achèvera en 2021, permettra de mieux faire coïncider les priorités d'investissement avec l'objectif d'une transition juste vers une économie circulaire et neutre sur le plan climatique à l'horizon 2050. L'Irlande devrait utiliser la Facilité pour la reprise et la résilience mise en place par l'Union européenne (UE), conformément à ces objectifs³.

... mais les besoins d'investissement demeurent élevés

Le NDP apporte une réponse au manque d'investissements qui a marqué la période de récession économique et la reprise qui s'est ensuivie. Les faibles investissements ont nui à la qualité des infrastructures nationales, dans les secteurs des transports et de l'eau plus particulièrement, et fait ralentir la réalisation des objectifs relatifs au climat et à la qualité de l'environnement (section 1). La récession a touché plus durement les investissements dans la protection de l'environnement que la totalité des investissements dans l'économie. Les investissements consacrés aux services de protection de l'environnement ont diminué de plus de moitié en 2008-12. Ils ont ensuite progressé, mais moins rapidement que la totalité des investissements. En 2017, ils avaient juste dépassé la moitié de leur niveau d'avant la crise (Graphique 5).

Graphique 5. Les investissements et les transferts liés à l'environnement et au climat sont repartis à la hausse



Partie gauche : Formation brute de capital fixe et investissements dans la protection de l'environnement de la totalité de l'économie aux prix de 2015.

Partie droite : D'après le Système de comptabilité nationale 2008 (SCN2008), les subventions et transferts en faveur de l'environnement correspondent à des transferts courants ou à des transferts en capital visant à soutenir les activités de protection de l'environnement ou de réduction de l'utilisation et de l'extraction de ressources naturelles.

Source : CSO (2020), « Environmental subsidies and similar transfers 2018 », StatBank (base de données) ; Eurostat (2020), Dépenses de protection de l'environnement (base de données) ; OCDE (2020), Statistiques de l'OCDE sur les comptes nationaux (base de données).

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232086>

Comme suite à une redéfinition des priorités, les transferts liés à l'environnement (destinés aux entreprises, aux ménages, aux organismes publics et aux organisations internationales environnementales) qui étaient auparavant consacrés aux activités de protection d'environnement traditionnelles (conservation de la biodiversité, gestion des déchets et traitement des eaux usées, par exemple) ont été redirigés vers les activités de gestion des ressources, et en particulier vers les subventions pour la production d'électricité verte et les économies d'énergie. Le montant des transferts à destination des programmes relatifs à l'air et au climat a été multiplié par plus de dix (Graphique 5). En 2020, le gouvernement central a effectué des dépenses en capital et des dépenses courantes liées au climat supérieures de 23 % par rapport à l'année précédente, qui se sont établies à 3 % des dépenses budgétaires totales. La majeure partie des dépenses ciblent les transports et les paiements agroenvironnementaux. L'Irlande fait partie des quelques pays de l'UE à avoir adopté des pratiques budgétaires vertes mettant en évidence les dépenses liées au climat.

Elle n'est cependant pas parvenue à mobiliser suffisamment les investisseurs privés. En 2017, la part des investissements dans la protection de l'environnement représentait moins de 0.1 % de la totalité des investissements des entreprises, soit le niveau le plus bas relevé dans l'UE. Le secteur public est à l'origine de plus de 85 % des investissements dans la protection de l'environnement (qui visent essentiellement la gestion des eaux usées), contre 40 % en moyenne dans le reste de l'UE. Les aides publiques devraient cibler les investissements qui ne pourraient être réalisés sans l'appui de l'État, avec pour objectif d'améliorer la rentabilité des dépenses publiques et de mobiliser efficacement l'investissement privé. Le Fonds d'action pour le climat (*Climate Action Fund*) a été créé dans ce but, mais il est trop tôt pour en évaluer les résultats.

Il est possible d'encourager l'éco-innovation et de développer les marchés verts

Davantage d'investissements sont également nécessaires pour favoriser l'innovation dans les domaines du climat et de l'environnement. L'Irlande dispose d'un système d'innovation performant et de ressources humaines hautement qualifiées. Le pays investit de plus en plus dans la recherche-développement (R-D). Cependant, cette dernière reçoit relativement peu d'argent de la part des pouvoirs publics et des entreprises⁴. En 2019, moins de 2 % des dépenses publiques de R-D ont ciblé l'environnement et l'énergie, ce qui correspond à l'un des chiffres les plus faibles relevés dans la zone OCDE. À titre de comparaison, 13 % des dépenses de R-D ont été dirigées vers l'agriculture, ce qui peut inclure des projets de recherche visant à améliorer les performances environnementales du secteur. Ces activités de R-D devraient être davantage orientées vers la décarbonation de l'agriculture. Dans la seconde partie des années 2010, la moitié des dépenses publiques de R-D consacrées à l'énergie ont ciblé les sources d'énergie renouvelable, et plus particulièrement les énergies marines. De faibles dépenses de R-D dans le domaine de l'environnement ont débouché sur le brevetage d'un nombre de technologies relativement peu élevé par rapport à la moyenne de l'OCDE. Néanmoins, l'Irlande est spécialisée dans certaines technologies vertes liées notamment à la gestion des déchets, à la restauration des sols et à l'atténuation du changement climatique dans le secteur du bâtiment.

En Irlande, plusieurs organisations financent la recherche sur le climat. Le Groupe de coordination de la recherche sur le climat vise à améliorer la coordination entre les organismes de financement concernés et à offrir une plateforme pour échanger des connaissances et diffuser les résultats de la recherche. Il est possible de renforcer la coopération entre les entreprises et les organismes de recherche pour mettre au point et déployer des technologies et des applications commerciales dans le domaine de l'environnement. En matière d'innovation, les multinationales et les PME nationales présentent des capacités et des activités très différentes. Les investissements dans les technologies et l'innovation environnementales et bas carbone peuvent représenter une charge financière plus importante pour les PME. Cependant, les grandes entreprises réussissent à capter la majeure partie des aides publiques à la R-D, qui prennent essentiellement la forme de crédits d'impôt.

Cela dit, les PME irlandaises se montrent de plus en plus actives en matière d'efficacité d'utilisation des ressources et d'économie circulaire. En 2017, le secteur des biens et services environnementaux (BSE) a enregistré une croissance plus rapide que l'économie dans son ensemble, bien qu'il ait représenté moins de 1 % du PIB et des exportations - un résultat parmi les plus bas relevés dans l'UE. Le secteur est dominé par la gestion des déchets, les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, ce qui laisse transparaître l'importance qu'accordent les pouvoirs publics à ces secteurs (section 1). C'est également dans le secteur des BSE que le taux d'emploi est le plus élevé. Ce dernier a en plus que doublé entre 2013 et 2017, pour atteindre quelque 2 % de l'emploi total. Le développement de la bioéconomie et de l'économie circulaire offre des perspectives prometteuses aux entreprises irlandaises et peut grandement contribuer à créer des emplois, tout comme les investissements dans l'efficacité énergétique.

L'Irlande doit maintenir son engagement en faveur d'une transition juste

En matière d'emploi, l'impact net de la transition vers une économie neutre en carbone devrait être légèrement négatif au cours de la décennie à venir. Il se concentrera cependant sur des aires géographiques et des communautés de taille restreinte. Cela va probablement renforcer les disparités régionales et les problèmes d'accessibilité financière. La conséquence la plus immédiate est liée au fait que l'Irlande s'est engagée à abandonner progressivement l'exploitation des tourbières ainsi que l'électricité produite à base de tourbe dans les Midlands d'ici à 2028 (NESC, 2020).

Un dialogue systématique avec les communautés concernées et une participation active des autorités locales pourrait permettre d'adapter les mesures de transition aux besoins et parvenir ainsi à un consensus. Cette démarche est d'autant plus importante dans le contexte de reprise qui suivra la crise liée au COVID-19. La nomination d'un Commissaire pour une transition juste (*Just Transition Commissioner*), en 2019, a donc été la bienvenue. Ce dernier a pour mission de coopérer avec les parties prenantes de la région des Midlands et de conseiller les pouvoirs publics sur les mesures pouvant être adoptées. Le Fonds pour une transition juste dans les Midlands (*Just Transition Fund for the Midlands* - 11 millions EUR en 2020) apporte un soutien financier pour la reconversion des travailleurs ainsi que les projets susceptibles de créer des emplois durables dans la région (rénovation des bâtiments, remise en état des tourbières, projets et développement touristiques, par exemple). Ce fonds est en partie alimenté par les recettes tirées de la taxe carbone.

Des progrès ont été réalisés pour rendre la fiscalité et les subventions plus écologiques

L'Irlande s'est dotée d'une taxe carbone en 2010, qu'elle a progressivement étendue à l'ensemble des combustibles fossiles. Son montant, qui était de 20 EUR par tonne de CO₂ en 2019, est passé à 33.50 EUR par tonne de CO₂ en 2021. Le gouvernement s'est engagé à continuer de revaloriser chaque année le montant de cette taxe, jusqu'à atteindre 100 EUR par tonne de CO₂ en 2030. Il s'agit là d'une annonce bienvenue. La trajectoire à venir des prix du carbone va vraisemblablement stimuler la consommation, les investissements et l'innovation à faible intensité de carbone sans peser immédiatement sur les ménages et les entreprises dans un contexte de reprise (OECD, 2020g). Toutefois, même si le montant de la taxe est bien revalorisé selon le calendrier annoncé, le pays va difficilement atteindre son objectif de réduction de 51 % des émissions de GES totales entre 2021 et 2030.

Le gouvernement s'est engagé à utiliser les recettes tirées de la hausse de la taxe carbone (9.5 milliards EUR sur dix ans) pour lutter contre la précarité énergétique, garantir une transition juste pour les travailleurs dont l'emploi a été supprimé et financer des investissements en faveur du climat. Conformément à cet engagement, le gouvernement consacrera une partie des recettes de la taxe carbone à l'amélioration de certains dispositifs de protection sociale en 2021. Cette mesure devrait atténuer les conséquences de cette taxe pour les ménages vulnérables et même contribuer à réduire la pauvreté (O'Malley, Roantree and Curtis, 2020). Cette manière d'affecter les recettes fiscales peut amener le public à adhérer plus facilement à la hausse des impôts, mais aussi limiter la souplesse dont bénéficient les pouvoirs publics pour adapter leurs dépenses selon l'évolution des besoins.

L'instauration de la taxe carbone a contribué à lutter contre les effets néfastes de la consommation de charbon et de tourbe pour l'environnement. Elle a également permis en partie d'aligner la fiscalité du gazole sur celle de l'essence. Toutefois, les taxes sur les carburants continuent d'encourager l'utilisation de véhicules diesel, avec de possibles conséquences négatives pour la pollution atmosphérique à l'échelle locale et la santé. Le plafonnement des prix du gazole dont profitent les transporteurs routiers limite l'incitation à acheter des véhicules électriques ou plus économes en carburants et à adopter des habitudes de conduite et des systèmes logistiques plus sobres en énergie (section 4). À compter de 2023, le taux d'imposition des prestations en nature dont les employés bénéficient pour l'utilisation des voitures de

société à des fins personnelles augmentera parallèlement aux émissions de CO₂ du véhicule. Cependant, les règles fiscales peuvent favoriser les trajets routiers non indispensables étant donné que le taux d'imposition des prestations en nature diminue à mesure que la distance parcourue pour des raisons professionnelles augmente.

Depuis peu, le calcul de la taxe d'immatriculation des véhicules tient compte des émissions de NO_x, ce dont on peut se féliciter. Cette mesure ne concerne cependant que la première immatriculation des véhicules en Irlande et ne vise pas les véhicules déjà en circulation. Les premières conclusions montrent qu'elle a contribué à faire baisser la part des véhicules diesel dans les nouvelles immatriculations. Toutefois, le taux d'imposition appliqué aux véhicules à fortes émissions semble très élevé par rapport aux dommages estimés des émissions de NO_x, aux mesures prises pour encourager leur réduction dans d'autres secteurs et les taux appliqués dans d'autres pays.

L'Irlande s'est fixée pour objectif ambitieux de posséder un parc automobile composé de presque 1 million de véhicules électriques à l'horizon 2030, dont la mise en œuvre va être coûteuse et nécessitera des moyens d'action essentiellement axés sur de généreuses primes à l'achat. L'augmentation attendue du nombre de véhicules électriques fera aussi baisser considérablement les recettes publiques issues des taxes sur les carburants et de la taxe sur les immatriculations, cette dernière étant liée aux émissions de CO₂ des véhicules (OECD/ITF, 2019). À moyen terme, la fiscalité appliquée au transport routier doit donc être repensée pour ne plus cibler la consommation de carburant, mais l'utilisation des infrastructures routières. Tout en faisant augmenter les recettes nécessaires, la tarification routière pourrait contribuer à mieux gérer des facteurs externes liés à la distance, tels que l'usure de la chaussée, les accidents et la congestion.

L'Irlande a progressé s'agissant de l'abandon progressif des subventions en faveur des combustibles fossiles génératrices de gaspillages, comme le recommandait l'OCDE dans son examen environnemental de 2010. Cependant, des exonérations et des dégrèvements subsistent dans les secteurs de l'agriculture, de la pêche et du transport de marchandises. L'Irlande a étendu la taxe carbone au charbon et à la tourbe en 2013 et mis fin aux aides accordées pour la production d'électricité à base de tourbe en 2019. En hiver, les ménages vulnérables bénéficient d'une allocation combustible couvrant une partie de leurs dépenses de chauffage. Cette dernière tend à encourager la consommation de combustibles fossiles, qui représentent la principale source de chauffage résidentiel (section 1). Il s'agit d'une somme forfaitaire accordée sous condition de ressources, que les bénéficiaires ne sont pas tenus d'utiliser pour payer leurs frais de chauffage. Son intitulé regrettable pourrait toutefois donner lieu à des comportements indésirables. Par exemple, les bénéficiaires pourraient être davantage enclins à utiliser cette allocation pour financer des combustibles polluants plutôt que d'investir dans l'efficacité énergétique.

Les mesures d'aide à l'agriculture en vigueur en Irlande suivent le cadre de l'UE et sont en grande partie découplées de la production ou de l'utilisation d'intrants. Toutefois, quelques intrants agricoles font l'objet d'un traitement fiscal favorable, qui peut donner lieu à une utilisation inefficace. Les agriculteurs bénéficient en outre d'un allègement fiscal visant à compenser l'augmentation de la taxe carbone sur le gazole non routier. En tant que frais d'exploitation, les charges liées au gazole non routier sont déductibles de l'impôt sur le revenu, ce qui donne lieu à une double déduction fiscale. Les engrais et les aliments pour animaux sont exonérés de taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Le fait d'éliminer cette exonération de TVA sur les engrais pourrait faire baisser la consommation d'engrais (Morgenroth, Murphy and Moore, 2018), avec des avantages sur le plan de la réduction des émissions de GES et d'ammoniac et de la qualité de l'eau (section 1).

Recommandations relatives à la croissance verte

Aller vers une relance économique verte

- Conserver le même niveau d'exigence environnementale durant la crise du COVID-19, y compris pour ce qui concerne l'accès aux aides financières ; une fois la reprise bien installée, envisager de conditionner les aides accordées aux entreprises et aux ménages au respect de prescriptions environnementales et climatiques.

Promouvoir l'investissement bas carbone, l'éco-innovation et les emplois verts

- Veiller à ce que la nouvelle version du NDP continue de prioriser les investissements dans les infrastructures de transport bas carbone et l'efficacité énergétique, et de promouvoir l'éco-innovation et la réduction de l'empreinte carbone de l'agriculture, conformément à l'objectif relatif à une économie circulaire et neutre sur le plan climatique ; définir des mécanismes et des indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité et les résultats environnementaux de ce plan.
- Accroître les dépenses publiques de R-D liées à l'environnement, au climat et aux énergies bas carbone ; élargir la portée des instruments de financement direct pour encourager l'éco-innovation dans les PME ; créer une base de données nationale relative à la recherche sur l'environnement et le climat en vue d'améliorer la coordination et l'efficacité du financement public de la recherche.
- Adapter les mesures pour une transition juste aux besoins locaux : i) en proposant aux travailleurs touchés des programmes ciblés de reclassement et de formation à l'entrepreneuriat ; ii) en encourageant l'exploitation des opportunités offertes par l'économie verte et en soutenant les PME ; iii) en mettant en place des prestations sociales ciblées à destination des ménages vulnérables (pour les aider à adopter des combustibles de chauffage plus respectueux de l'environnement, par exemple) ; et iv) en généralisant l'accès à des infrastructures et à des services adaptés.

Écologiser la fiscalité et les subventions

- Rester fidèle à l'engagement de relever progressivement la taxe carbone ; continuer de proposer aux franges les plus vulnérables de la population des mesures de compensation élaborées avec soin.
- Accroître peu à peu la fiscalité sur le gazole pour qu'elle atteigne au moins le niveau des taxes sur l'essence à moyen terme ; supprimer au plus vite le plafonnement des prix du gazole dont bénéficient actuellement les transporteurs routiers ; déterminer si les règles fiscales visant les voitures de société encouragent largement les trajets inutiles et envisager de corriger ce système, le cas échéant.
- Déterminer si le volet NO_x de la taxe d'immatriculation des véhicules reflète convenablement les coûts sociaux liés aux émissions de NO_x, en particulier dans le cas des véhicules à fortes émissions.
- Se tenir prêt à faire évoluer la fiscalité sur le transport routier à moyen terme pour ne plus mettre l'accent sur la consommation de carburant, mais cibler l'utilisation des infrastructures, en mettant en place un système de tarification routière fondé sur des systèmes d'information géographique, qui tiennent compte du lieu et du moment où est effectué le trajet ainsi que de la catégorie de véhicule utilisée.
- Mettre en place une procédure d'analyse systématique des subventions et des mesures fiscales existantes ou à l'état de projet et déterminer quels sont les dispositifs injustifiés d'un point de

vue économique, social et environnemental ; élaborer un plan pour éliminer progressivement les aides à l'achat de combustibles fossiles et les subventions néfastes pour l'environnement.

- Supprimer les exonérations de TVA sur les engrais et les aliments pour animaux ainsi que l'allègement de taxe sur les combustibles à usage agricole, et utiliser les recettes ainsi dégagées pour soutenir les services agricoles de manière générale ou les agriculteurs à titre individuel (en fonction de la taille et du type d'exploitation) ; envisager de créer une taxe sur les pesticides reposant sur la toxicité des molécules actives.
- Envisager de renommer l'allocation combustible et de l'octroyer aux ménages éligibles tout au long de l'année, avec pour objectif de la dissocier de l'achat de combustibles pour le chauffage.

4. Mobilité et transport de marchandises durables

En Irlande, les schémas et tendances en matière de mobilité donnent lieu à une augmentation des pressions sur l'environnement

En Irlande, la forte croissance économique enregistrée dans la seconde moitié des années 2010 a fait augmenter les mouvements de population et de biens. Le peuplement dispersé et la faible densité de population placent, de loin, le transport routier en tête des modes de transports, tant pour les passagers que pour les marchandises (Graphique 6). Avant la pandémie de COVID-19, les projections indiquaient qu'en l'absence de mesures fortes, la croissance démographique et économique allait continuer de faire progresser la demande de transports, et induire du même coup une hausse des émissions de GES et de polluants atmosphériques.

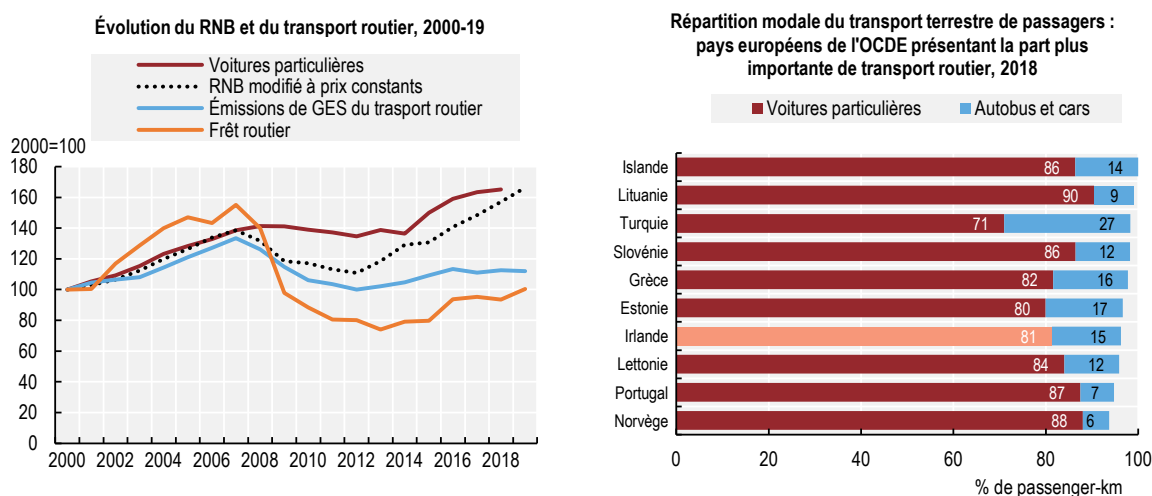
L'Irlande a pris des mesures positives afin de réduire des dommages que la mobilité cause à l'environnement. Elle a notamment mis en place un système de taxation des véhicules fondé sur les émissions de CO₂ et de NO_x (section 3) ; accordé des primes généreuses à l'achat de véhicules électriques ; pris l'engagement de relever le niveau des investissements dans le transport ferroviaire, les transports publics et la mobilité active ; et amélioré la coordination entre les mesures d'aménagement du territoire et de planification des transports. Toutefois, des difficultés de mise en œuvre empêchent souvent d'atteindre les résultats escomptés. L'Irlande doit accélérer sa progression dans ce domaine et se doter de nouvelles mesures de gestion de la demande de déplacements pour faire reculer le niveau de dépendance à l'égard des véhicules privés.

La décarbonation des transports est essentielle à la réalisation des objectifs nationaux d'atténuation du changement climatique à long terme

Le secteur des transports a un rôle clé à jouer dans la réalisation de l'objectif contraignant consistant à réduire de 30 % d'ici à 2030 les émissions ne relevant pas du SEQUE-UE. Il se classe en effet en deuxième position des secteurs émettant le plus de GES après l'agriculture, et produit plus d'un quart des émissions irlandaises hors SEQUE-UE. Le parc automobile privé et les véhicules de société émettent respectivement plus de la moitié et plus d'un quart des émissions de GES du secteur des transports. Les émissions de GES issues des transports, et plus particulièrement du transport routier, ne sont que relativement découplées de la croissance économique (Graphique 6). Elles ont augmenté parallèlement à la reprise économique à l'issue de la crise financière ; en 2019, elles avaient progressé de 13 % par rapport au niveau enregistré en 2000. Les émissions des voitures et du transport de marchandises devraient poursuivre leur hausse jusqu'en 2023 au moins. D'après les projections, la mise en œuvre complète et en temps voulu des mesures supplémentaires figurant dans le Plan d'action pour le climat 2019 pourrait faire reculer les émissions de GES du secteur des transports de 42 % par rapport à leur niveau de 2005 à l'horizon 2030 (EPA, 2020b ; voir section 1).

Ces projections ne tiennent pas compte des conséquences de la crise liée au COVID-19. Cette dernière a en effet lourdement touché le secteur des transports en 2020, avec un déclin drastique de l'activité de transport des passagers et des marchandises dû aux mesures prises pour contenir la pandémie. On estime qu'en 2020, les émissions de CO₂ du secteur des transports ont reculé de plus de 20 % par rapport à un scénario de statu quo (de Bruin, Monaghan and Yakut, 2020). Les effets à moyen et long terme de la crise du COVID-19 sur les émissions de GES sont cependant inconnus pour le moment et pourront évoluer en fonction des modifications apportées aux schémas de mobilité. En septembre 2020, par exemple, la circulation automobile à Dublin était revenue à 75 % du niveau enregistré avant le confinement, tandis que les transports publics n'avaient retrouvé que 50 % de leur niveau d'affluence. Par ailleurs, on ignore encore quels seront les effets à long terme de l'essor du télétravail sur le logement et la demande de transports.

Graphique 6. La forte dépendance de l'Irlande à l'égard du transport routier a entraîné une hausse des émissions de GES



Partie gauche : Transport : d'après des données exprimées en passager/km (voitures particulières) et en tonne/kilomètres (fret routier).
RNB ajusté : Revenu national brut à prix constants, hors activités très mobiles qui modifient la mesure de l'économie irlandaise (bénéfices non distribués des entreprises redomiciliées ; dépréciation des produits de propriété intellectuelle basés en Irlande mais détenus par des entités étrangères ; avions).
Partie droite : Pays présentant la part la plus élevée de voitures particulières, autobus et cars dans la répartition modale du transport routier de passagers.
Source : CSO (2020), « National Income and Expenditure Annual Results 2019 », StatBank (base de données) ; EC (2020), *EU Transport in Figures - Statistical Pocketbook 2020* ; EPA (2020), *Ireland's Provisional Greenhouse Gas Emissions 1990-2019* (site web).

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934232105>

L'essor des véhicules diesel menace la qualité de l'air

Le taux de motorisation de l'Irlande est inférieur à la moyenne de l'UE, mais affiche une tendance à la hausse. Comme dans de nombreux autres pays européens, le marché de l'automobile penche en faveur des véhicules diesel (57 % des voitures particulières immatriculées en 2019 étaient équipées d'un moteur diesel). Ce plébiscite des véhicules diesel s'explique en grande partie par des taxes moins élevées, qui favorisent le gazole au détriment de l'essence, ainsi que par l'abandon, en 2008, d'une fiscalité centrée sur la motorisation au profit d'un système centré sur les émissions de CO₂ (section 3). Cette préférence croissante pour les voitures diesel a contribué à faire baisser la consommation de carburant ainsi que les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières nouvellement immatriculées, qui ont atteint l'un des niveaux parmi les plus bas relevés dans l'UE. Cette tendance, conjuguée à l'élargissement du parc automobile d'occasion, est cependant préoccupante du point de vue de la pollution atmosphérique en zone urbaine. À Dublin et dans les autres grandes agglomérations, les concentrations de NO₂ et de PM_{2.5}, qui s'expliquent en partie par la circulation automobile, dépassent les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et présentent un risque pour la santé (EPA, 2020d). La prise

en compte des émissions de NO_x dans le calcul de la taxe d'immatriculation depuis 2020 devrait faire baisser la part des véhicules diesel et d'occasion dans les nouvelles immatriculations (section 3).

L'Irlande doit mieux gérer l'utilisation de la voiture dans les zones urbaines

Des incitations plus efficaces sont nécessaires pour gérer la demande de déplacements

La conjonction de plusieurs mesures à l'origine de distorsions a encouragé le recours croissant à la voiture et exacerbé la dépendance à l'égard de ce mode de déplacement. De cette tendance découlent des problèmes d'émissions de GES, de pollution atmosphérique, de nuisances sonores, d'accidents de la route et de congestion. Quand bien même les transports publics, le vélo et la marche ont gagné du terrain dans les zones urbaines ces dernières années, environ trois quarts des trajets ont été effectués en voiture particulière en 2019 (DTTAS, 2019). La sous-tarifcation de l'utilisation de l'espace urbain et des coûts externes de la voiture ont fait augmenter le nombre de trajets ainsi que la circulation aux heures de pointe, avec des coûts de congestion estimés à 2 milliards EUR par an à l'horizon 2030 (DTTAS, 2017). Dans les villes irlandaises, les règles de stationnement en vigueur font que garer sa voiture sur la voirie coûte cher, ce qui a permis de dissuader les trajets vers certaines destinations. Cependant, d'autres dispositifs cachés, comme le stationnement gratuit sur le lieu de travail, encouragent implicitement l'utilisation de la voiture.

À l'exception du tunnel du port de Dublin, l'Irlande ne recourt pas aux péages urbains pour gérer la demande de déplacements. Les pouvoirs publics estiment que, compte tenu de la disponibilité limitée des transports publics, le recours à des moyens d'action budgétaires ou réglementaires (comme les redevances de congestion ou les zones à faibles émissions) serait injuste et socialement inacceptable. Toutefois, d'autres pays ont surmonté le scepticisme du public et réduit les problèmes d'équité au minimum en complétant les mesures budgétaires de gestion de la demande par des investissements destinés à améliorer les transports publics (ITF, 2018). Tout dispositif de gestion de la demande doit coïncider avec des mesures d'amélioration de l'espace public et la qualité de vie en améliorant les conditions de déplacement des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics. Cet aspect est primordial, en particulier pour garantir que la reprise qui suivra la crise du COVID-19 ne donnera pas lieu à une intensification de la circulation automobile dans les zones urbaines.

Les péages urbains restent l'un des instruments de gestion de la demande les plus efficaces pour limiter la congestion aux heures de pointe, comme le montre l'expérience d'autres pays. Afin de réduire les effets redistributifs au minimum, les recettes tirées de ces péages pourraient être utilisées pour améliorer les transports publics et les infrastructures dédiées à la mobilité active. De plus, les compléments de ressources accordés aux ménages vulnérables et dépendants de leur voiture pourraient résoudre les problèmes d'équité. Une communication efficace et le déploiement d'un système de péages à titre expérimental pourraient permettre de gagner la confiance de la population tout en démontrant les avantages de cette dernière mesure.

Réattribuer l'espace routier aux transports publics, aux cyclistes et aux piétons devrait être prioritaire

Depuis longtemps, l'Irlande s'adapte à la croissance de son parc automobile en concevant et en construisant des routes et des places de stationnement. Ce positionnement est à l'origine d'une « induction de la demande », par laquelle le relèvement de la capacité routière entraîne une augmentation de la circulation. Une congestion importante associée à une infrastructure routière et à des pratiques de gestion inadéquates nuisent aux performances, à la fiabilité et à l'attractivité des transports publics. Le Manuel de conception des routes et rues urbaines (*Design Manual for Urban Roads and Streets*) de 2013 exige que les rues soient conçues de manière à faciliter la mobilité durable. Les stratégies récemment appliquées aux échelles nationale, régionale et métropolitaine ont pour objectif de redessiner le paysage routier et

comportent des propositions de programmes de priorisation pour les bus, les cyclistes et les piétons. Ces projets progressent cependant lentement ou ont été reportés.

La crise liée au COVID-19 et les mesures de distanciation physique qui en découlent imposent des contraintes supplémentaires en termes d'utilisation de l'espace. Les préoccupations liées à la santé publique pourraient faire baisser la fréquentation des transports publics à court terme. Cela signifie que les autres modes de transport devront absorber les trajets précédemment effectués au moyen des transports publics. L'Irlande doit réaménager progressivement son espace public pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en respectant les règles de distanciation physique, tout en renforçant les mesures de gestion du surplus de circulation post-confinement, de manière à ce que la réorganisation des trajets se fasse en faveur des modes de transport durables. Dans cet esprit, un programme temporaire de gestion de la mobilité dans le contexte de la pandémie de COVID-19 (*COVID-19 Interim Mobility Intervention Programme*) a été mis en place pour donner la priorité à la marche, au vélo et aux transports publics dans le centre de Dublin. En juin 2020, le gouvernement a publié des orientations à l'intention de l'Autorité nationale des transports et des autorités locales, leur demandant d'aligner les travaux réalisés pour répondre aux préoccupations immédiates en matière de santé publique sur les objectifs de mobilité durable à plus long terme.

L'Irlande doit investir plus massivement dans le transport ferroviaire, les transports publics et la mobilité active

La grande majorité des financements destinés au transport terrestre sont affectés aux routes, bien que le fossé tende à se réduire depuis peu. En 2019, par exemple, les transports publics ont perçu 35 % des dépenses budgétaires prévues pour le transport terrestre (DTTAS, 2019). Le NDP 2018-27 prévoit plus de 10 milliards EUR pour faire avancer les grands projets d'infrastructures, accroître la capacité des services ferroviaires et accompagner la transition des transports publics vers une flotte de véhicules à plus faibles émissions. Cependant, le Programme national de développement routier 2018-27 continue de mettre à l'honneur plusieurs grands projets de construction et met peu en avant le rôle que peuvent jouer des liaisons ferroviaires de qualité en matière de connectivité interrégionale. L'Irlande doit prioriser les investissements dans les transports publics ainsi que dans les infrastructures cyclables et piétonnes ; quant au secteur routier, les investissements devraient se limiter à leur entretien ainsi qu'à la construction de petites routes de contournement. Le fait d'assurer des liaisons interrégionales grâce aux transports publics peut contribuer à supprimer les goulets d'étranglement sur les routes existantes et, plus globalement, favoriser la transition vers des modes de déplacement plus durables.

Conformément à ces objectifs et aux recommandations de l'Assemblée citoyenne de 2017, le Programme de gouvernement de juin 2020 prévoit de doubler les fonds alloués aux transports publics par rapport aux routes. Il affecte également 20 % du budget d'investissement du secteur de transports aux projets relatifs aux cyclistes et aux piétons, ce qui laisse entrevoir une augmentation bienvenue des financements en faveur de modes de déplacement plus durables. Les pouvoirs publics entendent par ailleurs poursuivre le développement des services Local Link dans les zones rurales (lignes de bus régulières associées à des services à la demande) afin de réduire la dépendance à l'égard de la voiture dans ces régions. Compte tenu de la crise liée au COVID-19, le secteur des transports publics est confronté à des difficultés supplémentaires liées à la réduction des capacités, aux règles de distanciation sociale et à la récession économique. L'Irlande devrait prévoir d'augmenter le financement des transports publics dans le cadre de la reprise d'une pleine activité économique.

La coordination des mesures d'aménagement du territoire et de planification des transports s'est améliorée, mais doit se poursuivre

L'étalement urbain et le développement des zones à faible densité de population ont eu pour effet d'ancrer des modes d'organisation des déplacements non durables. De ce fait, les populations de certains

territoires sont privées d'équipements publics, bénéficient d'une qualité de vie réduite et, surtout, dépendent de la voiture pour leurs trajets domicile-travail, en particulier à Dublin et dans d'autres villes. L'Irlande travaille à mieux coordonner ses mesures d'aménagement du territoire et de planification des transports de manière à optimiser ses transports urbains. Le Cadre de planification nationale 2018 (*National Planning Framework*) et les directives d'aménagement officielles encouragent un développement compact ainsi que la régénération et la densification du tissu urbain. En pratique, la voiture demeure cependant au centre de nombreux projets de développement. Ces projets se situent souvent en marge des villes, loin des liaisons ou des services de transport, avec des sentiers piétons ou des pistes cyclables limités à la zone entourant les logements. Plusieurs zones souffrent d'un héritage de réseaux de rues mal connectés et d'installations inadéquates pour les piétons et les cyclistes. Il est nécessaire de renforcer davantage les règles d'aménagement du territoire et de veiller à leur respect, tout en s'assurant qu'elles améliorent l'accessibilité des emplois et des services et ne provoquent pas une intensification des déplacements.

L'Irlande pourrait renforcer le rapport coût-efficacité et l'équité de sa stratégie de promotion des véhicules électriques

Le pilier principal de la stratégie que l'Irlande a mise en place pour faire baisser les émissions de GES de son secteur des transports est d'augmenter la part de véhicules électriques au sein de son parc automobile. Cette stratégie comporte cependant des inconvénients en termes de congestion et d'émissions de particules non issues des gaz d'échappement (pneumatiques, freinage et revêtement routier), puisque la promotion des véhicules électriques tend à encourager la possession et l'utilisation de la voiture. Pour atteindre son objectif de voir circuler presque 1 million de véhicules électriques sur ses routes à l'horizon 2030 (ce qui correspondrait à environ un tiers de son parc automobile), l'Irlande a mis en place un système d'aides parmi les plus généreux de la zone OCDE. Ce dispositif inclut : une prime à l'achat, un allègement de la taxe d'immatriculation, des droits incitatifs, une subvention à l'installation de bornes de recharges à domicile et une taxe sur les véhicules réduite. Le pays a par ailleurs investi dans l'extension de son réseau de bornes de recharge. Cependant, en 2019, les voitures électriques et les voitures hybrides rechargeables représentaient moins de 1 % de la totalité du parc de voitures particulières en Irlande, pour un réseau de bornes de rechargement qui demeure restreint.

Le soutien des véhicules électriques constitue une part croissante du budget de l'État. Ce poste de dépense devrait progresser encore, étant donné que le passage à l'électrique va entraîner une baisse des recettes tirées des droits d'accise et des taxes sur les véhicules (section 3). Malgré son niveau élevé, la prime versée à l'achat d'un véhicule électrique ne couvre pas l'écart de prix avec les voitures traditionnelles. Elle profite donc le plus souvent à des ménages aisés et en mesure de payer la différence. Cela dit, la fiscalité appliquée aux voitures traditionnelles ne suffit pas à encourager le passage à l'électrique. L'expérience des autres pays montre qu'une stratégie en faveur des véhicules électriques réussie et équilibrée doit accompagner les aides à l'achat de mesures de gestion de la demande de déplacements (comme les péages urbains et les zones à faibles émissions), taxer plus lourdement les véhicules à moteur à combustion interne et disposer d'un réseau de bornes de rechargement plus étendu.

Une approche plus globale est nécessaire pour faire face aux conséquences du transport de marchandises pour l'environnement et le climat

Le secteur logistique a lui aussi un rôle clé à jouer dans la réalisation des objectifs d'émissions puisque selon toute vraisemblance, les émissions relatives au transport de marchandises vont augmenter jusqu'en 2030. Afin de réduire l'impact du transport routier de marchandises sur l'environnement, les pouvoirs publics envisagent de se tourner vers des carburants de remplacement, en particulier le gaz naturel pour véhicules (GNV) et le gaz naturel liquéfié (GNL). Dans le cadre du budget 2019, le gouvernement a créé un programme d'amortissement accéléré en faveur des véhicules de société roulant

au gaz et des équipements de réapprovisionnement en combustible afin d'encourager leur adoption en remplacement des véhicules diesel, moins économiques et respectueux de l'environnement (IEA, 2019). Le gouvernement cherche également à déterminer quelles seraient les conséquences de l'installation de stations de ravitaillement en CNG et de la création d'un point d'injection de grande échelle sur le réseau de gaz. Cependant, si l'on tient compte de toutes les émissions du réservoir à la roue (y compris les émissions de méthane et de protoxyde d'azote), les GNV émettent une quantité de GES comparable à celle des véhicules diesel les plus performants. À long terme, l'électrification du transport de marchandises pourrait contribuer beaucoup plus largement à la transition vers une société bas carbone.

Étant donné qu'il est particulièrement difficile de mettre au point des solutions bas carbone dans le secteur du transport de marchandises, l'Irlande devra se doter d'un programme d'action complet et dynamique pour le décarboner. En Irlande, le fret routier est fragmenté entre de petites entreprises bénéficiant d'une marge très serrée. Les entreprises pourraient accélérer leur collaboration, et donc renforcer l'efficacité de leur logistique, ce qui contribuerait à réduire les émissions de CO₂. La compétitivité étant un enjeu important, la standardisation et la mise en commun des actifs représentent des obstacles difficiles à surmonter.

En Irlande, le transport de marchandises repose peu sur le secteur ferroviaire, dont les capacités sont limitées, car la petite taille du marché intérieur ne justifie pas d'importantes dépenses en capital. Le pays devrait cependant envisager de faire transiter une partie de ses marchandises via le rail. L'augmentation du fret ferroviaire pourrait passer par l'octroi de crédits d'émission de carbone et de crédits d'impôt aux expéditeurs de marchandises ainsi que par la réduction des droits d'accès au réseau pour que le transport ferroviaire puisse mieux concurrencer le transport routier.

Il reste difficile d'améliorer la résilience au changement climatique des infrastructures de transport

L'Irlande a mis au point une stratégie d'adaptation pour le secteur du transport terrestre qui est centrée sur les conséquences possibles de précipitations plus intenses et de la hausse du niveau des nappes phréatiques. L'agence des infrastructures de transport (*Transport Infrastructure Ireland*) et la société irlandaise de chemin de fer (*Irish Rail*) disposent de normes et de procédures à suivre pour prendre en compte les questions climatiques dans la planification, le développement et l'exploitation des infrastructures. Par ailleurs, les normes de conception des routes nationales intègrent des facteurs climatiques depuis plusieurs années.

Comme dans d'autres pays, il conviendrait cependant de prioriser, de financer et rendre résistants au changement climatique les actifs constituant le réseau, compte tenu de l'incertitude qui entoure les changements climatique et socio-économique. L'Irlande doit déterminer quels sont les actifs essentiels et pour lesquels il serait nécessaire d'investir afin d'en améliorer la résilience. À ce jour, elle n'a pas défini quels sont les critères à rechercher pour pouvoir ensuite prioriser ses investissements à des fins d'adaptation. Ces critères doivent rendre compte des fonctions sociale, économique et environnementale de chaque actif. Les pouvoirs publics devront disposer d'informations et de données quantitatives sur les risques climatiques, l'exposition et les fragilités du réseau pour conduire des évaluations des risques à l'échelle régionale et mettre au point des infrastructures résilientes face au changement climatique. Veiller à la résilience de chacun des actifs face au changement climatique ne suffit pas. Cet exercice devrait s'inscrire dans une approche stratégique de la planification du réseau tenant compte des effets directs et indirects du changement climatique. De plus, une connaissance plus précise de l'enchevêtrement des différents secteurs permettrait de cerner les actifs essentiels au fonctionnement d'autres secteurs. Cela suppose une meilleure coordination interinstitutionnelle.

Recommandations pour une mobilité et un transport de marchandises durables

Prioriser les transports publics et la mobilité active

- Veiller à ce que les programmes nationaux d'investissement mettent l'accent sur la mobilité durable ; tenir l'engagement de consacrer deux fois plus de dépenses aux transports publics qu'aux routes et d'allouer 20 % du budget d'investissement total du secteur des transports aux projets d'infrastructures cyclables et piétonnes.
- Gérer la circulation routière de manière proactive en modifiant les tracés de route et en offrant davantage d'espace aux cyclistes, aux piétons et aux transports publics ; déployer des investissements significatifs et définir un calendrier de réalisation dans ce contexte.
- Veiller à l'application systématique et rigoureuse des règles d'urbanisme à l'échelle locale pour garantir que tous les projets d'aménagement favorisent un habitat compact avec des liaisons de transport facilement accessibles et un réseau de voies piétonnes et cyclables sécurisées.

Gérer la demande de déplacements

- Envisager d'instaurer des redevances de congestion pour mieux gérer la demande de déplacements et endiguer la congestion croissante, en particulier dans le Grand Dublin ; envisager une mise en œuvre expérimentale de ces redevances et communiquer clairement autour des avantages de toute réforme pour la collectivité afin de la rendre plus acceptable socialement ; évaluer les effets redistributifs pouvant découler de ces redevances et les atténuer en accordant des aides directes aux ménages les plus touchés et les plus vulnérables.
- S'attaquer à la question de la disponibilité des places de stationnement, notamment en éliminant progressivement les subventions sous forme de stationnement gratuit sur le lieu de travail, et encourager les employeurs à proposer des indemnités forfaitaires de stationnement plutôt que des places réservées ; inclure les transports publics et les nouveaux services de transport (tels que les vélos en libre-service) dans les moyens de déplacement domicile-travail pouvant prétendre à des indemnités ; envisager de permettre aux employeurs de verser des primes exonérées d'impôts au personnel se rendant au travail à pied ou à vélo.

Encourager le passage aux véhicules électriques

- Taxer plus lourdement l'achat et l'utilisation des véhicules à moteur à combustion interne, avec pour objectif de lisser la différence de prix à l'achat ou de coût de fonctionnement entre cette catégorie de véhicules et les véhicules électriques ; continuer à équiper le réseau routier de bornes de recharge.

Évoluer vers un transport de marchandises bas carbone

- Imaginer une stratégie cohérente pour encourager la transition du secteur du transport de marchandises vers le bas carbone, en combinant transport routier, transport ferroviaire et transport maritime et en rééquilibrant les incitations économiques en faveur du fret ferroviaire ; dans le secteur routier, améliorer l'efficacité des opérations logistiques et instaurer des normes telles que la formation obligatoire à l'écoconduite.
- Évaluer l'efficacité économique et l'efficacité environnementale des mesures en faveur du GNV visant à réduire les conséquences du fret routier pour l'environnement.

Rendre les infrastructures de transport plus résilientes au changement climatique

- Comblent le manque d'informations concernant l'exposition et la vulnérabilité des infrastructures de transport aux aléas climatiques, et évaluent les fonctions sociales, économiques et environnementales que remplissent l'ensemble de ces actifs ; à partir de ces données, mener une étude d'impact complète pour déterminer quels sont les actifs nationaux essentiels et les coûts des mesures d'adaptation à prendre, de manière à justifier les investissements en faveur d'une plus grande résilience.

Bibliographie

- AEE (2019), « Economic losses from climate-related extremes in Europe », *Indicator Assessment*, Agence européenne pour l'environnement, Copenhague, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/direct-losses-from-weather-disasters-3/assessment-2.
- AIE (2019), *Energy Policies of IEA Countries: Ireland 2019*, Energy Policies of IEA Countries, IEA, Paris, <https://doi.org/10.1787/1594fe3e-en>.
- CE (2020), *Country Report Ireland 2020, document de travail des services de la Commission*, SWD(2020) 506 final, Commission européenne, Bruxelles, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european-semester-country-report-ireland_en.pdf.
- CE (2019), *The Environmental Implementation Review 2019: Country Report Ireland, document de travail des services de la Commission*, SWD(2019) 122 final, Commission européenne, Bruxelles, https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_ie_en.pdf.
- de Bruin, K., E. Monaghan et A.M. Yakut (2020), *The Environmental and Economic Impacts of the COVID-19 Crisis on the Irish Economy: An application of the I3E Model*, Research Series, vol. 6, Economic and Social Research Institute, Dublin, www.esri.ie/system/files/publications/RS106_2.pdf.
- DTTAS (2019), *Transport Trends 2019: An Overview of Ireland's Transport Sector*, Department of Transport, Tourism and Sport, Dublin, <https://igees.gov.ie/wp-content/uploads/2020/01/Transport-Trends-2019-1.pdf>.
- DTTAS (2017), *The Cost of Congestion: An Analysis of the Greater Dublin Area*, Department of Transport, Tourism and Sport Economic Evaluation and Financial Unit, Dublin, <https://assets.gov.ie/13615/110debccab3346aa9a6f871f0ae660d9.pdf>.
- EPA (2020a), *Ireland's Provisional Greenhouse Gas Emissions 1990-2019, November 2020*, Environmental Protection Agency, Wexford, <http://www.epa.ie/pubs/reports/air/airemissions/ghgprovemissions2019>.
- EPA (2020b), *Ireland's Greenhouse Gas Emissions Projections 2019-2040, July 2020*, Environmental Protection Agency, Wexford, www.epa.ie/pubs/reports/air/airemissions/ghgprojections2019-2040/2020-EPA-Greenhouse-Gas-Emissions-Projections_final.pdf.
- EPA (2020c), *Ireland's Air Pollutant Emissions 1990-2030, June 2020*, Environmental Protection Agency, Wexford, www.epa.ie/pubs/reports/air/airemissions/irelandsairpollutantemissions2018/EPA-Air-Pollutant-Emissions-website.pdf.
- EPA (2020d), *Air Quality in Ireland 2019*, Environmental Protection Agency, Wexford, www.epa.ie/pubs/reports/air/quality/Air%20Quality%20In%20Ireland%202019.pdf.
- EPA (2020e), *National Waste Statistics – Summary Report for 2018*, Environmental Protection Agency, Wexford, www.epa.ie/pubs/reports/waste/stats/wastereport2020/EPA_Nat_Waste_Stats_Report_Web.pdf.

- EPA (2020f), Industrial and Waste Enforcement Data, site web, www.epa.ie/industrialwastedata/ (consulté le 1^{er} mai 2020).
- EPA (2019), *Water Quality in Ireland 2013–2018*, Environmental Protection Agency, Wexford, [www.epa.ie/pubs/reports/water/waterqua/Water%20Quality%20in%20Ireland%202013-2018%20\(web\).pdf](http://www.epa.ie/pubs/reports/water/waterqua/Water%20Quality%20in%20Ireland%202013-2018%20(web).pdf).
- FIT (2018), « Social Impacts of Road Pricing: Summary and Conclusions », *Les rapports de table ronde du FIT*, n° 170, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/d6d56d2d-en>.
- FIT (2016), *Adapting Transport to Climate Change and Extreme Weather: Implications for Infrastructure Owners and Network Managers*, ITF Research Reports, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282108079-en>.
- González, A. et al. (2020), *Second Review of Strategic Environmental Assessment Effectiveness in Ireland*, Report No. 306, Environmental Protection Agency, Wexford, www.epa.ie/researchandeducation/research/researchpublications/researchreports/Research_Report_306.pdf.
- Morgenroth, E., M. Murphy et K. Moore (2018), *The Environmental Impact of Fiscal Instruments, February 2018*, Economic and Social Research Institute, Dublin, www.esri.ie/system/files/media/file-uploads/2018-02/BKMNEXT351.pdf.
- NESC (2020), *Addressing Employment Vulnerability as Part of a Just Transition in Ireland*, n° 149, mars 2020, National Economic and Social Council, Dublin, http://files.nesc.ie/nesc_reports/en/149_Transition.pdf.
- OCDE (2020a), « Case study: The contribution of the ruminant livestock sector to the triple challenge – food systems and the challenge of coherent policies », Groupe de travail des politiques et des marchés agricoles, 23-24 juin, TAD/CA/APM/WP(2020)18.
- OCDE (2020b), *Vers une utilisation durable des terres : Aligner les politiques en matière de biodiversité, de climat et d'alimentation*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9a64358a-fr>.
- OCDE (2020c), « Building back better: A sustainable, resilient recovery after COVID-19 », *Policy Paper*, 5 June, www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/building-back-better-a-sustainable-resilient-recovery-after-covid-19-52b869f5/.
- OCDE (2020d), *Financing Water Supply, Sanitation and Flood Protection: Challenges in EU Member States and Policy Options*, Études de l'OCDE sur l'eau, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/6893cdac-en>.
- OCDE (2020e), *Driving Performance at Ireland's Environmental Protection Agency*, The Governance of Regulators, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/009a0785-en>.
- OCDE (2020f), *Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2020 Numéro 2*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/8dd1f965-fr>.
- OCDE (2020g), « COVID-19 and the low-carbon transition. Impacts and possible policy responses », *Policy Paper*, 26 June, www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-the-low-carbon-transition-impacts-and-possible-policy-responses-749738fc/.
- OCDE (2020h), *Agricultural Policy Monitoring and Evaluation 2020*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/928181a8-en>.
- OCDE (2010), *Examens environnementaux de l'OCDE: Irlande 2010*, Examens environnementaux de l'OCDE, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264079526-fr>.
- OCDE/FIT (2019), *Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport: Scenarios for Slovenia*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/87b39a2f-en>.
- O'Malley, S., B. Roantree and J. Curtis (2020), *Carbon Taxes, Poverty and Compensation Options*, ESRI Survey and Statistical Report Series, No. 98, Economic and Social Research Institute, Dublin, www.esri.ie/system/files/publications/SUSTAT98_0.pdf.

Notes

¹ Le modèle de financement du secteur de l'eau repose sur les recommandations formulées en 2017 par la Commission parlementaire sur le financement futur des services d'eau domestiques, ainsi que sur la loi sur les services d'eau.

² Le budget de l'État pour 2021 accorde 1.8 milliard EUR aux transports publics et à la mobilité active et 1.3 milliard EUR aux routes.

³ En 2021-23, l'Irlande bénéficiera de près de 1.3 milliard EUR de subventions de la part de la Facilité de l'UE pour la reprise et la résilience et de 176 millions EUR dans le cadre du Fonds pour une transition juste, qui viendront s'ajouter à plus de 1 milliard EUR octroyés en vertu de la politique de cohésion pour 2021-27. L'Irlande doit transmettre son plan pour la reprise et la résilience à la Commission européenne avant fin avril 2021.

⁴ Les dépenses intérieures brutes de R-D se sont montées à 1.1 % du PIB en 2018, soit la moitié de la moyenne de l'UE. Toutefois, cet indicateur pâtit du poids disproportionné que pèsent les actifs capitalisés et les gains des entreprises étrangères sur le PIB irlandais.

Annexe 1. Mesures prises pour mettre en œuvre certaines recommandations de l'Examen environnemental de l'Irlande publié par l'OCDE en 2010

Recommandations	Mesures prises
Chapitre 1. Performance environnementale : tendances et développements récents	
Changement climatique	
Mettre à profit les moyens envisageables d'améliorer davantage et de manière rentable la productivité des matières et l'efficacité énergétique, par exemple dans les secteurs des logements, des services et des transports.	Plusieurs dispositifs subventionnent l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments (par exemple, les dispositifs « Greener Homes », « Better Energy Homes » et « Warmer Homes Schemes » ou encore le programme « Better Energy Communities »). Tous les bâtiments neufs dont la construction a démarré au plus tôt en novembre 2019 (avec une période de transition) sont tenus d'afficher une consommation d'énergie quasi nulle. Le Plan d'action climat adopté en 2019 prévoit la rénovation d'un demi-million de logements, l'installation de 600 000 systèmes de chauffage à énergie renouvelable et l'amélioration de la classe énergétique des édifices publics. Les crédits publics consacrés à l'efficacité énergétique dans les logements et les collectivités ont augmenté de plus de 80 % dans le budget 2021 par rapport à l'année précédente.
Etudier le moyen de mieux relier les paiements effectués dans le cadre des programmes agro-environnementaux au respect de l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020.	Le programme agro-environnemental vert et bas carbone (<i>Green and Low carbon Agr-environment Scheme – GLAS</i>) prévoit le versement d'aides aux exploitants agricoles qui mettent en œuvre des pratiques de réduction des émissions de GES, d'amélioration de la qualité de l'eau et de lutte contre la perte de biodiversité. Une condition préalable pour en bénéficier est d'appliquer un plan de gestion des éléments nutritifs. Les dispositifs ciblés de modernisation agricole aident à financer les dépenses en capital fixe dans un certain nombre de domaines, notamment l'adoption de pratiques de réduction des émissions de GES (telles que l'utilisation d'équipements d'épandage de lisier peu polluants). Dans le Programme de collecte de données et de recherche génomique sur les bovins à viande (<i>Beef Data and Genomics Programme</i>), qui vise à améliorer les particularités génétique des troupeaux bovins en vue de réduire les émissions de GES, les participants sont rémunérés à l'hectare.
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.	Promulgation du cadre national d'adaptation en 2018. Ce cadre impose de définir et d'exécuter des stratégies locales et des plans sectoriels d'adaptation (gestion des eaux et planification d'urgence ; exploitation marine, agricole et forestière ; biodiversité et patrimoine ; transports ; énergie ; protection contre les inondations ; santé). L'ensemble de ces plans et stratégies ont été approuvés en 2019.
Gestion de l'air	
Mettre en œuvre des mesures complémentaires de réduction des émissions de NOx, afin de donner effet aux prescriptions actuelles et futures de la directive sur les plafonds d'émission nationaux ; rechercher la façon la plus rentable de respecter ces prescriptions parmi les secteurs concernés.	L'Irlande a adopté son programme national de lutte contre la pollution de l'air en 2019. Une nouvelle version qui tiendra compte du Plan d'action climat de 2019 est en cours d'élaboration.
Achever la modernisation de la centrale électrique au charbon de Moneypoint afin de réduire les émissions de SO ₂ ; consacrer de nouveaux investissements à des installations de production combinée d'électricité et de chaleur dans les secteurs industriel, marchand et tertiaire ; et veiller à ce que les grandes installations de combustion respectent les prescriptions du Plan national de réduction des émissions.	En 2016, la centrale à charbon Moneypoint a fait l'objet de travaux de modernisation environnementale d'un montant de 500 millions EUR. En hausse, la puissance installée des sites de production combinée de chaleur et d'électricité s'élevait à 348 MWe (419 unités) en 2017. Quelque 92 % des unités en service fonctionnaient au gaz.
Gestion des déchets et des ressources	
Mettre en œuvre le Programme national de prévention de la production de déchets, eu égard en particulier aux priorités définies dans le Plan de travail pour la prévention 2009-13 ; améliorer la coordination des plans régionaux de gestion des déchets afin d'atteindre de façon plus efficiente les objectifs nationaux relatifs aux déchets, notamment ceux intéressant les déchets biodégradables et dangereux.	La mise en œuvre du Programme national de prévention de la production de déchets repose sur un certain nombre de projets liés à des secteurs et flux de déchets clés. En 2019, son contenu a été modifié au regard de l'objectif de transition vers une économie circulaire. Le Comité national de coordination offre un cadre propice au partage d'informations et d'expériences sur la planification régionale de la gestion des déchets. Il réunit les trois instances dirigeantes en la matière, l'Agence pour la protection de l'environnement (<i>Environmental Protection Agency</i>), l'Office national de délivrance des autorisations de collecte de déchets (<i>National Waste Collection Permit Office</i>) et l'Office national des transferts transfrontaliers (<i>National Transfrontier Shipment Office</i>) et il est présidé par le ministère de l'Environnement, du Climat et des Communications.

Étendre les initiatives de responsabilité des producteurs à un large éventail de produits mis au rebut.	Il existe des filières de responsabilité élargie des producteurs pour les équipements électriques et électroniques, les piles et batteries, les emballages, les véhicules hors d'usage, les déchets de pneumatiques et les matières plastiques à usage agricole. Le Plan d'action déchets pour une économie circulaire 2020-25 prévoit l'application obligatoire du principe de responsabilité élargie des producteurs à tous les producteurs d'emballage avant l'échéance de 2024 arrêtée par l'UE.
Continuer d'élargir le périmètre des programmes de collecte des déchets afin qu'ils touchent le plus grand nombre possible de foyers ; accélérer la mise en place de programmes de collecte séparée, en accordant la priorité aux déchets organiques et aux déchets dangereux des ménages et des commerces.	Depuis juillet 2016, la collecte sélective des déchets alimentaires est en place dans toutes les agglomérations de plus de 500 habitants. À l'échelle régionale, des campagnes de sensibilisation à la question des déchets accompagnent la mise en service d'un portail web qui centralise les données et informations sur les déchets (MyWaste.ie).
Accélérer la mise en œuvre du Programme de développement des marchés des ressources des déchets, afin d'accroître le recyclage des déchets et l'utilisation de matières recyclées en Irlande ; élargir le champ des mécanismes de collecte, de tri et de valorisation des déchets fondés sur le jeu du marché, afin d'encourager l'investissement privé dans les installations de recyclage et de traitement des déchets.	En 2017 et 2018, l'Irlande a commencé à mettre en place des redevances de collecte calculées en fonction du poids ou du volume des déchets, en remplacement des redevances forfaitaires de collecte des déchets.
Renforcer les dispositions régissant les contrats et les autorisations des entreprises de gestion des déchets afin que tous les prestataires, publics ou privés, soient tenus de respecter les mêmes normes élevées de fourniture et de qualité des services ; envisager le transfert des fonctions de régulation et de surveillance de la gestion des déchets à l'échelon régional ou national.	Toutes les autorisations de collecte de déchets reposent sur une série unique de conditions qui dépendent du type de déchet concerné et définissent le niveau de service requis (par exemple, fréquence du ramassage et nature des déchets collectés). Les entreprises de collecte de déchets sont tenues de proposer une charte client. En 2013, le découpage du pays pour les besoins de la planification de la gestion des déchets est passé de 10 à trois régions : sud (<i>Southern</i>), centre-est (<i>Eastern Midlands</i>) et Connacht-Ulster. Chacune s'est dotée d'un plan régional de gestion des déchets pour la période 2015-21. En outre, trois instances coordonnent les activités menées par les autorités locales pour faire respecter la réglementation relative aux déchets.
Gestion de l'eau	
Continuer de codifier la législation sur l'eau dans un cadre cohérent.	Depuis 2010, la législation a été plusieurs fois modifiée afin d'imposer des normes plus efficaces concernant la qualité de l'eau et les rejets d'eaux usées. Cela dit, l'examen du projet de loi relatif au milieu aquatique (<i>Water Environment Bill</i>) accuse du retard depuis 2017. En 2019, la Commission européenne a adressé à l'Irlande une deuxième mise en demeure officielle concernant la transposition des dispositions de la directive-cadre sur l'eau.
Envisager la création d'agences de bassin spécialisées pour mettre en œuvre la directive-cadre sur l'eau.	L'Irlande ne compte aucune agence de bassin. Le deuxième Plan national de gestion des bassins hydrographiques (RBMP) (2018-21) est mis en œuvre à travers le Programme relatif à l'eau des autorités locales, à travers lequel celles-ci collaborant avec l'Agence pour la protection de l'environnement, le ministère du Logement, des Collectivités locales et du Patrimoine et d'autres instances gouvernementales.
Renforcer les mesures visant à assurer à l'horizon 2015 un état qualitatif des eaux irlandaises qui soit au minimum « bon », en accordant une attention particulière à l'eutrophisation ; améliorer la protection des sources d'eau potable.	Le premier RBMP, qui couvrait la période 2009-15, a notamment donné lieu à la délivrance d'autorisations de rejets d'eaux usées urbaines (accompagnée d'investissements dans les infrastructures d'épuration) ainsi qu'à la mise en œuvre du Programme d'action nitrates (Règlements relatifs aux bonnes pratiques agricoles). Parmi les mesures prévues dans le RBMP 2018-21 figurent : <ul style="list-style-type: none"> – La réalisation, par Irish Water, d'investissements dans la collecte et le traitement des eaux urbaines résiduaires. – L'exécution du Plan national d'inspection des systèmes de traitement des eaux usées ménagères 2018-21 et la mise en place d'un dispositif destiné à subventionner la réparation des systèmes défectueux. – L'instauration du Programme relatif à l'eau des autorités locales (LAWPRO) chargé de coordonner et de promouvoir la mise en œuvre de mesures d'atténuation dans 190 zones d'action prioritaires (représentant 726 masses d'eau) ; la création, dans le cadre de ce programme, d'un fond de développement des ressources en eau locales pour financer des initiatives dans ce domaine. – L'élaboration de règlements relatifs aux bonnes pratiques agricoles de gestion et d'épandage de lisier et autres engrais agricoles. – La mise en place du Programme de soutien et de vulgarisation en faveur de l'agriculture durable.
Instaurer une tarification de l'eau à usage domestique, en prenant en	Des redevances sur l'eau à usage domestique ont été instaurées en 2015,

considération les aspects environnementaux, économiques et sociaux.	mais supprimées l'année suivante. À compter de 2022, les ménages devront s'acquitter d'une redevance pour la conservation des ressources en eau si leur consommation annuelle dépasse le seuil de 213 000 litres par ménage augmenté de 25 000 litres par personne à partir de la cinquième personne.
Approfondir la prise en considération de la gestion de la qualité de l'eau et du risque d'inondations dans les processus d'aménagement de l'espace et de gestion du développement.	Les plans nationaux, régionaux et locaux d'aménagement de l'espace doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) ainsi que d'une évaluation stratégique préalable des risques d'inondation.

Conservation de la biodiversité

Accélérer l'élaboration de plans de gestion détaillés assortis d'échéances pour les sites Natura 2000 et les zones du patrimoine naturel, et procéder à leur mise en œuvre.	La stratégie nationale pour les tourbières a été adoptée en 2015. La procédure à suivre pour définir des objectifs de conservation des ressources en eau propres à chaque site Natura 2000 a été mise en place. En avril 2020, des objectifs détaillés avaient été communiqués pour 364 de ces sites. Le plan national de gestion et de conservation des zones spéciales tourbières hautes a été publié en 2017. En juin 2020, on recensait 53 plans de gestion des tourbières hautes. Au total, 260 hectares du domaine de l'État répartis sur trois zones spéciales de tourbières hautes ont été remis en état.
Poursuivre les efforts engagés pour adopter une stratégie nationale de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, lui affecter les ressources nécessaires et la mettre à exécution.	Un site web dédié aux espèces exotiques envahissantes a été créé pour rassembler et diffuser les données et informations disponibles ainsi que pour alerter sur ce problème. En 2015, l'Irlande a transposé les dispositions du Règlement de l'UE relatif aux espèces exotiques envahissantes dans son droit interne et travaille à leur mise en application.
Mieux mettre en adéquation la loi sur la planification et le développement avec la protection et l'amélioration de la biodiversité en dehors des aires protégées (par exemple, en créant des corridors écologiques reliant les zones de biodiversité d'importance nationale et locale).	Tous les plans d'aménagement de l'espace doivent faire l'objet d'une évaluation appropriée de leur impact sur la biodiversité, conformément aux directives « Habitats » et « Oiseaux » de l'UE. La création d'espaces verts, de corridors écologiques et de zones naturelles apparaît dans plusieurs plans d'aménagement.
Améliorer la prise en compte de la biodiversité dans les politiques et les projets sectoriels, y compris par une application rigoureuse des procédures d'EES et d'EIE.	Il est procédé à des EES pour évaluer les plans d'occupation des sols et un nombre croissant de plans d'aménagement et de politiques liées à l'environnement. Le Programme opérationnel sur l'alimentation d'origine marine et le Plan stratégique national pour l'aquaculture, qui couvrent tous deux la période 2014-20, ont fait l'objet d'une EES axée sur la protection de la biodiversité.
Faire davantage concorder les dépenses consacrées aux mesures agro-environnementales avec les besoins écologiques, par exemple en accordant plus d'importance aux actions entreprises à l'intérieur ou à proximité de sites Natura 2000.	Le programme de soutien à l'agriculture GLAS est le principal dispositif agro-environnemental dédié à la biodiversité. La majorité des paiements versés dans ce cadre concernent des pratiques favorables à la biodiversité.

Chapitre 2. Gouvernance et gestion de l'environnement

Poursuivre les efforts récemment engagés en vue d'harmoniser le droit environnemental irlandais avec les directives de l'UE et en favoriser l'application, notamment eu égard aux études d'impact sur l'environnement.	L'Irlande a donné la priorité à la transposition des dispositions des directives de l'UE et à leur respect. En 2019, le pays était poursuivi dans 15 affaires d'infraction aux directives de l'UE, contre 34 en 2009.
Réfléchir au meilleur moyen de codifier les règlements environnementaux dans un cadre cohérent, de façon à simplifier et clarifier les prescriptions et à en favoriser le respect.	La transposition des directives de l'UE dans le droit interne s'est souvent traduite par une multiplication des dispositions réglementaires. Leur codification est au point mort.
Dans le cadre de la réforme en cours de la gouvernance locale, examiner les compétences environnementales des différents niveaux d'administration afin de repérer les possibilités d'assurer une meilleure coordination, de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, par exemple en ce qui concerne la fourniture de services de l'eau et la mise en place d'infrastructures de gestion des déchets.	En 2014, l'Irlande a engagé une vaste réforme des collectivités locales consistant à réduire le nombre des niveaux administratifs locaux et régionaux. De même, un système approfondi de gouvernance a été mis en place, dans lequel les districts municipaux remplacent les conseils municipaux. La fourniture des services d'approvisionnement en eau potable et d'assainissement ne relève plus des autorités locales mais de la compagnie nationale des eaux Irish Water, créée en 2013. Cette même année, le découpage du pays pour les besoins de la planification de la gestion des déchets est passé de 10 à trois régions. L'Office national de délivrance des autorisations de collecte de déchets (<i>National Waste Collection Permit Office</i>) centralise cette tâche dont il s'acquitte au nom des autorités locales.
Continuer d'améliorer l'accès aux informations sur l'environnement en renforçant les compétences des organismes publics concernant les droits et les obligations en matière d'accès à l'information et de fourniture d'informations ; appliquer des redevances cohérentes et équitables ; supprimer le droit à acquitter pour faire appel du rejet d'une	Les autorités publiques sont tenues de rendre les informations sur l'environnement librement accessibles et de répondre aux demandes d'informations. Des événements de formation sur l'accès à l'information sont régulièrement organisés depuis 2014. En cas de refus ou de réponse inadéquate à une demande d'information, un appel peut être interjeté

demande d'information auprès du Commissaire chargé de l'information environnementale.	auprès du Commissaire chargé de l'information environnementale, qui est l'instance administrative compétente en la matière.
Veiller à ce que les dispositions du droit irlandais qui régissent la participation du public et l'accès à la justice soient compatibles avec les principales prescriptions de la Convention d'Aarhus, en vue d'une ratification de cette convention.	L'Irlande a ratifié la Convention d'Aarhus en 2012. La participation du public est régie par un grand nombre de règles et procédures environnementales. S'agissant des questions environnementales, le droit irlandais considère que l'action en justice est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime : autrement dit, quiconque peut apporter la preuve de son intérêt légitime est fondé à saisir la justice. Le droit d'action des organisations non gouvernementales (ONG) est inscrit dans la loi. Cela dit, l'ampleur des frais de procédure entrave l'accès à la justice.
Promouvoir une plus large participation des ONG et des organisations publiques concernées à la formulation et à la mise en œuvre des politiques, programmes et projets de développement national et local.	Les ministères appliquent les principes et orientations définis en 2017 au sujet de la consultation dans le cadre du plan d'action national relatif au Partenariat pour un gouvernement ouvert. L'Agence pour la protection de l'environnement se réunit deux fois par an avec le réseau d'ONG environnementales Irish Environment Network. Il est prévu de faire intervenir les réseaux de participation citoyenne (<i>Public Participation Networks</i>) pour partager l'information et les connaissances ainsi que pour encourager les associations locales à s'investir dans les initiatives de lutte contre le changement climatique.

Chapitre 3. Vers une croissance verte

Parachever la révision de la Stratégie nationale de développement durable, la rendre pleinement opérationnelle moyennant la mise en place d'objectifs chiffrés, d'indicateurs et de mécanismes de suivi, et veiller à la cohérence entre cette stratégie et les cadres d'action sectorielle existants.	La Stratégie nationale de développement durable « Notre avenir durable » a été adoptée en 2012. Après l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, l'Irlande a élaboré son premier plan national de mise en œuvre des ODD (2018-20) en vue d'intégrer ces objectifs dans la politique nationale.
Éliminer progressivement les subventions préjudiciables à l'environnement (par exemple, les aides à la production d'électricité à partir de tourbe et aux transports aériens intérieurs) et les avantages fiscaux (par exemple, ceux accordés au charbon et au fioul à usage domestique et agricole) à l'origine de distorsions économiques et d'inégalités sociales.	En 2020, l'Irlande a mis fin au soutien dont les centrales à la tourbe bénéficiaient à travers l'impôt destiné à financer l'obligation de service public. La taxe sur les combustibles solides mise en place en 2013 frappe le charbon et la tourbe.
Remplacer certaines taxes en vigueur par des mesures fiscales liées à l'environnement appropriées dans le cadre d'une vaste réforme fiscale écologique.	L'Irlande a introduit une taxe carbone en 2010 (voir ci-dessous).
Tenir l'engagement, énoncé dans le Programme de gouvernement 2007-12, d'instaurer une taxe carbone dans les secteurs non visés par le SEQE, en concentrant les efforts là où il est possible d'obtenir de nouvelles réductions des émissions avec le meilleur rapport coût-efficacité.	La taxe carbone a été introduite en 2010. Elle s'est d'abord appliquée aux combustibles et carburants liquides et gazeux au tarif de 15 EUR par tonne de CO ₂ , avant d'être élargie aux combustibles et carburants solides en 2013. Son montant a été progressivement revu à la hausse pour atteindre 33.5 EUR par tonne de CO ₂ pour les seuls carburants automobiles en octobre 2020, puis pour l'ensemble des combustibles et carburants en mai 2021. Depuis 2020, la taxe carbone frappe l'ensemble des combustibles et carburants non couverts par le SEQE-UE.
Maintenir l'engagement en faveur de la réalisation des objectifs des principales politiques et des principaux programmes environnementaux, malgré le contexte économique difficile, en améliorant le rapport coût-efficacité des mesures environnementales et en assurant un financement adéquat des infrastructures environnementales.	Le niveau des fonds publics alloués aux infrastructures et investissements environnementaux a reculé au cours de la période 2008-13. Celui du financement public des investissements et initiatives en lien avec l'environnement et le climat a progressé durant la deuxième moitié des années 2010.

Chapitre 4. Mobilité et transport de marchandises durables

Mettre en œuvre le Plan d'action sur les transports et les déplacements durables de 2009, en particulier les mesures destinées à améliorer les transports publics dans les zones urbaines ; évaluer la contribution que pourraient apporter des péages/redevances de congestion à la réalisation des objectifs du plan ; et renforcer les programmes visant à favoriser des possibilités de transports publics dans les zones rurales.	L'Irlande a partiellement mis en œuvre son Plan d'action sur les transports et les déplacements durables de 2009. En 2012-16, le ministère des Transports, du Tourisme et des Sports (DTTAS) s'est vu allouer 65 millions EUR pour mettre ce plan à exécution, notamment pour donner effet aux mesures destinées à améliorer la qualité des transports publics. En 2019, le DTTAS a commandé une étude exploratoire de la mise en place de redevances de congestion, combinées à d'autres moyens d'action, tels que la création de zones à faibles émissions, en vue de favoriser la réduction de la congestion urbaine. La fréquence de service a augmenté sur certaines lignes de bus et de train, de même que l'interconnexion de ces deux modes s'est améliorée. En 2016, le montant des fonds alloués au programme en faveur du transport rural « Lien local » (<i>Local Link</i>) a été porté à 21 millions EUR, contre 12.2 millions EUR auparavant, afin de financer la mise en service de nouvelles lignes régulières, l'amélioration des services à la demande et
--	---

	l'expérimentation de nouveaux services de soirée et de nuit.
Élaborer des mesures pour mieux articuler l'aménagement de l'espace avec la planification des transports, en vue de maîtriser l'étalement des villes.	Le Cadre de planification nationale 2018 (<i>National Planning Framework</i>) encourage un développement compact ainsi que la régénération et la densification du tissu urbain. L'objectif fixé est qu'au moins 40 % des nouveaux logements soient construits dans les limites des zones déjà bâties des villes et villages, sur des terrains interstitiels ou en friche. Les règles d'urbanisme favorisent la construction d'appartements et la hausse du nombre d'unités par étage. Les propriétaires de biens immobiliers à usage commercial peuvent convertir les espaces non utilisés en logements sans permis de construire. Depuis 2017, l'Irlande allège les règles de stationnement applicables aux nouveaux quartiers, en particulier lorsqu'ils se situent dans des zones bien desservies par les transports en commun.

Source : Secrétariat de l'OCDE, d'après les informations communiquées par le pays.

Examens environnementaux de l'OCDE

IRLANDE 2021

(VERSION ABRÉGÉE)

Au cours de la décennie écoulée, l'Irlande a réalisé des progrès inégaux en matière de découplage entre les principales pressions environnementales et l'activité économique. Les émissions de gaz à effet de serre, la production de déchets et la pollution de l'eau par les éléments nutritifs ont augmenté avec la forte croissance économique entre le milieu des années 2010 et le début de la pandémie de COVID-19. Le peuplement dispersé, de loin, le transport routier en tête des modes de transports. Les politiques en matière de climat, d'économie circulaire et de biodiversité ont pris un nouvel élan, avec des initiatives politiques ambitieuses et de grands plans d'investissement public. Il convient de les mettre en œuvre sans tarder pour atténuer les pressions grandissantes exercées par l'intensification des pratiques agricoles, le développement démographique, l'étalement urbain et le trafic routier. Il est essentiel d'encourager les entreprises et les ménages à agir. Il faut pour cela fournir des signaux de prix cohérents pour l'utilisation de l'énergie et des ressources naturelles et pour mieux gérer la demande de déplacements, tout en tenant compte de l'accessibilité financière, de l'impact sur l'emploi et des disparités régionales.

Ce rapport est le troisième Examen environnemental de l'Irlande. Il évalue les progrès réalisés en matière de croissance verte et de développement durable, avec un chapitre spécial consacré à la mobilité et au transport de marchandises durables.

Cette version abrégée contient le résumé, ainsi que l'évaluation et les recommandations officielles du rapport, qui reposent sur les trois chapitres consacrés aux évolutions et faits récents, à la gouvernance et à la croissance verte, ainsi que sur le chapitre qui examinent en détail la soutenabilité de la mobilité et du transport de marchandises. La version intégrale du rapport est disponible en anglais sur le site de l'OCDE.

