

ESG Thema

#2 | Août 2021

*L'UE et le
paquet législatif
« Ajustement à
l'objectif 55 »*

Amundi
ASSET MANAGEMENT



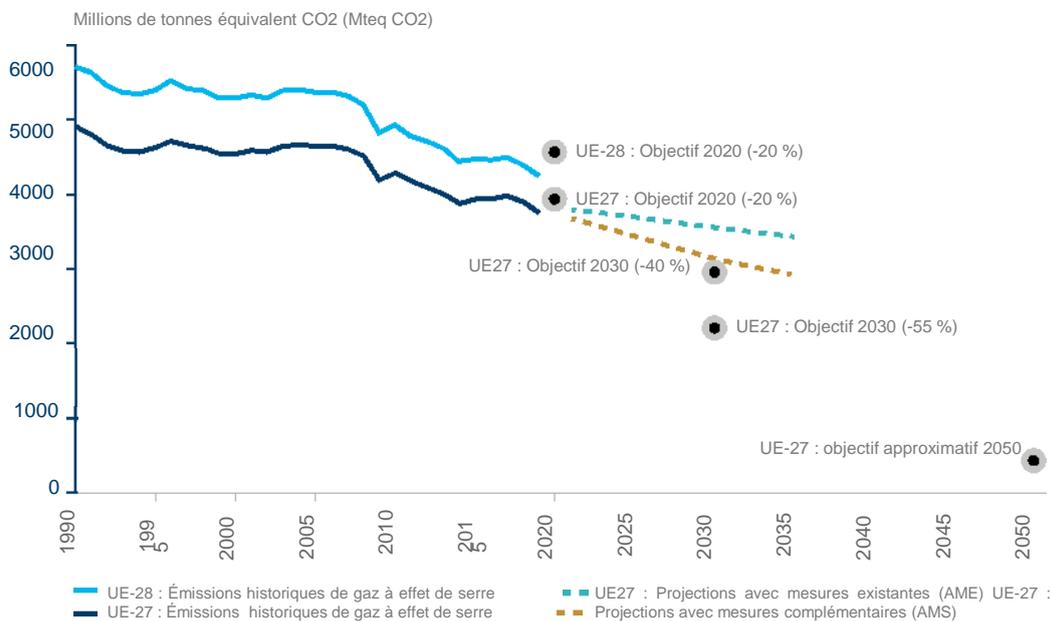
Introduction

L'UE a officiellement adopté en juin son nouvel objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, soit 55 % par rapport à 1990 d'ici à 2030. Il s'agit d'un relèvement significatif de ses ambitions par rapport au précédent objectif de réduction de 40 %. Cela fixe également un objectif intermédiaire proche de la fourchette de réduction des émissions domestiques de 58-70 % que le Climate Action Tracker estime conforme à l'Accord de Paris. Cet objectif place ainsi l'Union Européenne comme une région de premier plan en termes d'efforts entrepris pour lutter contre le changement climatique.

Toutefois, compte tenu des mesures existantes et prévues, les émissions de carbone de l'UE ne devraient chuter que de 36 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030. Le nouvel objectif s'avère donc nécessaire pour renforcer et élargir les politiques climatiques. Tel est

l'objectif même du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » : une liste exhaustive des politiques proposées par la Commission européenne le 14 juillet 2021 pour atteindre son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 %.

Graphique 1 : Objectifs d'émissions de gaz à effet de serre, tendances et projections MMR* des États membres dans l'UE, 1990-2050



Source : Agence européenne pour l'environnement

La Commission a mené des études d'impact avant de présenter ces propositions afin de mesurer les opportunités et les coûts de la transition écologique. En septembre 2020, une

étude d'impact complète a montré que l'objectif de réduction des émissions de 55 % d'ici à 2030 est à la fois réalisable et bénéfique.

1. Commission européenne, Stratégie de financement de la transition vers une économie durable, Juillet 2021

* Règlement (UE) n° 525/2013 du 21/05/13 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique.

Ces propositions sont également alignées sur le plan de relance de l'UE, qui alloue des ressources sans précédent pour soutenir une transition verte et équitable à mesure que les économies sortent de la crise liée à la Covid-19. L'UE continue de se concentrer sur le déblocage des investissements pour financer une reprise durable et inclusive¹, tandis que l'outil NextGenerationEU contribuera à hauteur d'au moins 37 % à la transition verte².

Les objectifs fixés par les propositions de la Commission sont multiples. Tout d'abord, ce paquet vise à établir une voie plus ambitieuse et moins coûteuse pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Il est également aligné avec l'objectif de poursuivre les réductions

d' émissions de gaz à effet de serre de l'UE, tout en lui permettant de développer son économie et de créer des emplois verts décents. Enfin, cet ensemble de propositions devrait encourager les partenaires internationaux à relever leur ambition de limiter la hausse de la température mondiale à 1,5°C.

Au final, le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » constitue une étape clé pour l'Union Européenne en amont de la COP26 à Glasgow. Il s'agira de la pierre angulaire du respect des engagements pris par l'UE en matière de lutte contre le changement climatique, comme le prévoit l'Accord de Paris de 2015.

1) Un éventail de propositions ambitieuses pour atteindre la neutralité carbone d'une manière socialement équitable

Le plan de la Commission se compose d'une série de propositions législatives définissant la trajectoire que doit suivre l'Union européenne pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050.

Le paquet propose de réviser la législation européenne sur le climat, incluant : l'application des échanges de quotas d'émission à de nouveaux secteurs et un durcissement de l'actuel système européen d'échange de quotas d'émission ; des mesures visant à prévenir la fuite de carbone ; de nouvelles exigences imposant au secteur industriel de décarboner les processus de production ; un déploiement plus rapide des modes de transport à faibles émissions et des infrastructures et carburants pour les soutenir ; une utilisation accrue des énergies renouvelables ; une meilleure efficacité énergétique ; un alignement des politiques fiscales sur les objectifs du Green Deal européen ; et des outils pour préserver et développer nos puits de carbone naturels.

1.1 Transformation industrielle et tarification du carbone

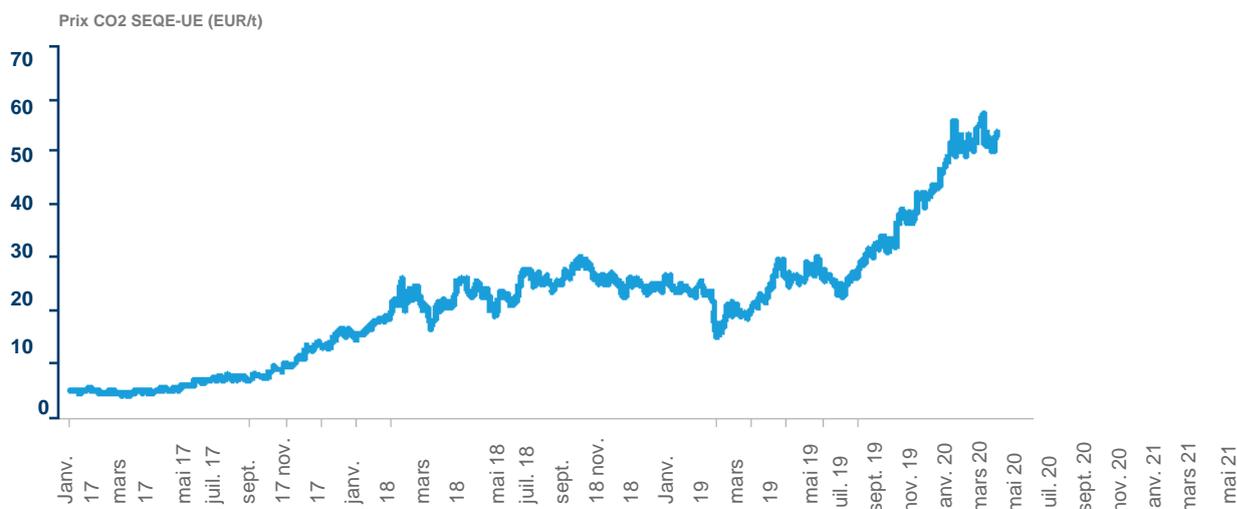
Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés par la Commission européenne, l'industrie européenne aura besoin d'un cadre réglementaire cohérent, d'un accès à des infrastructures adaptées et d'un soutien à l'innovation afin de développer des technologies propres.

Les propositions incluses dans le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visent ainsi à inciter les industries à décarboner leurs processus de production, tout en profitant des multiples opportunités offertes par la transition verte.

La Commission a évalué la possibilité de **renforcer les échanges de quotas d'émission** en tant qu'outil de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne. La proposition prévoit une extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) pour inclure les émissions du transport maritime sur la période 2023-2035. Les opérateurs aériens devront également intensifier leurs efforts : le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sera mis en œuvre par le biais de la directive européenne relative au SEQE-UE. Les échanges de quotas d'émission dans les secteurs du transport routier et de la construction seront également appliqués à partir de 2026 pour renforcer les incitations à fournir des carburants plus propres au marché.

2. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2397

Graphique 2 : Hausse des prix du CO2 dans le cadre du SEQUE-UE (EUR/t)



Source : Bloomberg

En complément des dépenses liées au climat prévues dans le budget de l'UE, la proposition de la Commission suggère que les États membres consacrent l'intégralité de leurs recettes issues de l'échange de quotas d'émission à **des projets liés au climat et à l'énergie**. En outre, une partie des recettes tirées du nouveau système de transport routier et des bâtiments devrait permettre d'atténuer le possible impact social sur les ménages vulnérables, les micro-entreprises et les usagers des transports.

En outre, un nouveau **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières** fixera un prix du carbone pour les importations de certains produits en fonction de leur teneur en carbone. Plus précisément, les importateurs de fer et d'acier, de ciment, d'engrais, d'aluminium et d'électricité seront tenus de payer cette taxe carbone sur les importations à partir de 2026. Ce mécanisme de taxe carbone aux frontières de l'UE vise à garantir que les réductions d'émissions européennes contribuent à réduire les émissions mondiales et ne déplacent pas la production à forte intensité de carbone au-delà des frontières européennes, provoquant une « fuite de carbone ».

Le Fonds européen pour l'innovation, qui soutient les investissements des entreprises et des PME dans les énergies propres, augmentera ses capacités de financement pour **financer des projets et des infrastructures de décarbonisation innovants**.

Une attention particulière sera spécifiquement portée aux projets de secteurs couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

La Commission tient compte du fait que les États membres présentent des spécificités nationales et des points de départ différents. Ainsi, le **règlement relatif à la répartition de l'effort** attribue à chaque État membre des objectifs particuliers de réduction des émissions pour les bâtiments, les transports routiers et terrestres, l'agriculture, les déchets et les petites industries. Ces objectifs nationaux sont établis sur la base du PIB par habitant et ajustés en fonction du rapport coût-efficacité. Dans l'ensemble, la proposition de la Commission devrait permettre une réduction des émissions à l'échelle de l'UE de 40 % de la part des secteurs susmentionnés d'ici à 2030, par rapport à 2005.

Dans l'ensemble, la transition industrielle doit constituer un effort collectif et inclusif, co-conçu avec les écosystèmes industriels à travers l'Europe. C'est pourquoi la stratégie industrielle modifiée comprend la création de **voies de transition avec les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes** afin d'identifier l'ampleur des besoins, y compris la requalification, l'investissement et les besoins technologiques. La priorité sera également accordée aux secteurs les plus touchés par la crise liée à la Covid-19, tels que la mobilité, la construction et l'énergie.

1.2 Mobilité propre

En plus de la tarification du carbone, la Commission propose de nouvelles mesures pour réduire les émissions des transports, qui représentent près d'un quart des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE et constituent la principale source de pollution atmosphérique dans les villes européennes³.

Afin d'encourager un déploiement plus rapide des modes de transport à faibles émissions, la Commission propose des normes d'émission de CO₂ plus strictes pour les voitures et les camionnettes, réduisant ainsi les émissions moyennes des véhicules neufs de 55 % à partir de 2030 et de 100 % à partir de 2035, par rapport aux niveaux de 2021. Cette mesure est complétée par la modification du règlement sur le déploiement d'une **infrastructure pour carburants alternatifs**, qui obligera les États membres à augmenter leur capacité de recharge conformément à l'ambition d'augmenter les ventes de véhicules à émission nulle. Elle obligera les gouvernements à installer des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les principales routes : tous les 60 kilomètres pour les rechargements électriques et tous les 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène. Ces mesures visent à se renforcer et se compléter : la fixation d'un prix du carbone pour le transport routier rendra plus propre la conduite de la flotte existante, et la mise en place de normes plus ambitieuses en matière de CO₂ permettra d'obtenir plus de véhicules à émission nulle d'ici à 2030.

Des amendements au règlement sur le transport aérien sont également inclus dans les propositions de la Commission. L'initiative ReFuelEU Aviation obligera les fournisseurs de carburant à augmenter la part des carburants d'aviation durables dans l'actuel carburéacteur utilisé dans les aéroports de l'UE. Une Alliance pour l'aviation zéro émission, qui devrait être créée fin 2021, viendra compléter ces efforts pour que le marché soit prêt à accueillir des technologies propres révolutionnaires. Ensuite, l'initiative FuelEU Maritime **encouragera l'utilisation de combustibles maritimes durables** et de technologies à émission nulle en imposant un plafond à la teneur en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par les navires arrivant aux ports de l'UE ou les quittant.

1.3 Énergie

Afin d'atteindre l'objectif 2030 de l'UE et, à terme, la neutralité climatique, la Commission propose **une utilisation accrue des énergies renouvelables**, avec une proposition de modification de la directive sur les énergies renouvelables de 2018. Ce changement vise à relever l'objectif de production afin que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables atteigne 40 % d'ici à 2030, en hausse par rapport à l'actuel niveau de 32 %. Pour atteindre cet objectif global, des objectifs spécifiques sont proposés pour la consommation d'énergie renouvelable dans les transports, le chauffage et le refroidissement, les bâtiments et l'industrie.

La Commission souhaite également **améliorer l'efficacité énergétique** par la refonte de la directive sur l'efficacité énergétique, qui fixera un objectif annuel contraignant plus ambitieux de réduction de la consommation d'énergie au niveau de l'UE. Cela doublera notamment l'obligation annuelle d'économies d'énergie pour les États membres et obligera le secteur public à rénover 3 % de ses bâtiments chaque année afin de stimuler les efforts nationaux. Ces mesures devraient conduire à une réduction de 9 % de la consommation d'énergie d'ici à 2030, par rapport aux projections de base⁴.

Ensuite, une révision de la directive sur la taxation de l'énergie est prévue pour **aligner la taxation minimale des carburants de chauffage et de transport** sur les politiques énergétiques et climatiques de l'UE. Cette évolution passera par la promotion de technologies propres et la suppression des exonérations fiscales obsolètes et d'autres incitations qui encouragent actuellement l'utilisation de combustibles fossiles.

1.4 Recours à la foresterie

La lutte contre le changement climatique est étroitement liée à la préservation de la biodiversité, et les deux crises ne peuvent être traitées séparément. La restauration de la nature et le développement de la biodiversité sont notamment essentiels pour aider les écosystèmes terrestres et océaniques à assumer leur rôle crucial d'absorption et de stockage du carbone.

La mise à jour du règlement relatif à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie fixe un objectif plus ambitieux pour l'UE, à savoir **absorber le carbone des puits naturels**, soit 310 millions de tonnes d'émissions de CO₂ d'ici à 2030.

3. Commission européenne https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

4. Directive sur l'efficacité énergétique, scénario de base 2020

Des objectifs nationaux spécifiques obligeront les États membres à s'occuper de leurs puits de carbone et à les agrandir afin d'atteindre cet objectif. D'ici à 2035, l'UE devrait viser à atteindre la neutralité climatique dans les secteurs de l'utilisation des terres, de la foresterie et de l'agriculture.

Enfin, la nouvelle stratégie forestière de l'UE vise à **améliorer la qualité, la quantité et la résilience des forêts de l'UE**, en établissant un plan de plantation de trois milliards d'arbres à travers l'Europe d'ici à 2030.

2) Assurer une transition socialement équitable :

Alors qu'à moyen et long terme, les bienfaits des politiques climatiques de l'UE l'emportent clairement sur les coûts de la transition vers des économies à faibles émissions de carbone, les politiques climatiques risquent d'exercer une pression supplémentaire sur les ménages, les travailleurs et les communautés vulnérables à court terme.

Afin de répartir équitablement les coûts liés à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à celui-ci, la Commission Européenne propose la **création d'un nouveau fonds social pour le climat**. Son principal objectif est d'accompagner les citoyens les plus touchés par la précarité énergétique et les difficultés de mobilité. Dans l'Union Européenne, la précarité énergétique concerne à elle seule 34 millions de personnes⁵. Par conséquent, le fonds fournira des fonds dédiés aux États membres pour aider les citoyens à financer les investissements dans l'efficacité énergétique, les nouveaux systèmes de chauffage et de refroidissement et la mobilité plus propre.

Le fonds social pour le climat sera financé par le budget de l'UE, à l'aide d'un montant équivalent à 25 % des recettes attendues des échanges de quotas d'émission pour les carburants de construction et de transport. Cela procurera en outre 72,2 milliards d'euros de financement aux États membres, pour la période 2025-2032. En proposant de recourir au financement correspondant des États membres, **le fonds mobiliserait un total de 144,4 milliards d'euros pour une transition socialement équitable**.

En plus de la nouvelle stratégie pour les sols, de la loi européenne sur la restauration de la nature et de l'initiative de réduction des émissions de carbone en agriculture prévues pour la fin 2021, ces lois contribueront à renforcer les puits naturels de carbone de l'UE et à soutenir les fonctions sociales et économiques de la sylviculture et de l'industrie forestière.

3) Potentiels obstacles à la mise en œuvre

L'ensemble de propositions inclus dans le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » de la Commission étant ambitieux, des obstacles à la mise en œuvre demeurent.

Pour commencer, **le processus législatif associé à l'adoption de ces propositions sera long**. Le processus de négociation avec les législateurs de l'UE - le Parlement Européen et le Conseil de l'UE - peut prendre environ deux ans.

Un amendement à la décision relative aux ressources propres et au cadre financier pluriannuel 2021-2027 sera proposé par la Commission pour tenir compte de ce nouvel instrument. En outre, la Commission a l'intention de formuler de nouvelles orientations aux États membres au moyen d'une proposition de recommandation du Conseil sur la manière d'aborder les aspects sociaux de la transition climatique. Le fonctionnement du fonds social pour le climat sera évalué en 2028, compte tenu notamment des effets du règlement relatif à la répartition de l'effort et de l'extension des échanges de quotas d'émissions à de nouveaux secteurs.

Dans la mesure du possible, la législation existante, telle que la directive sur les énergies renouvelables, est rendue plus ambitieuse, et de nouvelles propositions sont présentées si nécessaires. Le Parlement Européen n'étant pas renouvelé avant 2024, les élections présidentielles et fédérales se tiendront respectivement en France et en Allemagne au cours des 12 prochains mois, générant ainsi des incertitudes à l'égard du futur leadership climatique.

5. L'« Ajustement à l'objectif 55 » pour atteindre les objectifs climatiques 2030 de l'UE <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0550#footnote6>

De plus, tout comme pour toutes les questions fiscales de l'UE, la modification de la directive sur la taxation de l'énergie **nécessitera l'unanimité au Conseil de l'UE.**

Ensuite, malgré la création d'un fonds social pour le climat, les **risques d'acceptation sociale sont susceptibles d'engendrer de houleux débats.** En particulier, la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, l'extension du système d'échange de quotas d'émission et l'application d'un prix du carbone aux carburants de transport et de chauffage créent le risque d'alourdir les coûts de manière disproportionnée pour les ménages à faibles revenus. Par exemple, un prix du CO₂ de 55 euros par tonne augmenterait les prix du gaz sur le marché intérieur en Allemagne de 17 %⁶.

Enfin, si cette panoplie de mesures démontre le rôle de l'Union européenne à prendre des mesures

et donner l'exemple dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, elle ne peut à elle seule être la source de réduction des émissions mondiales dont la planète a besoin. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » est donc un moyen d'inviter les gouvernements du monde entier à travailler ensemble pour relever l'ambition climatique mondiale et atteindre les objectifs fixés par l'Accord de Paris. **Toutefois, l'acceptation internationale est incertaine et génère un risque important pour la mise en œuvre.** La taxe carbone sur les importations appliquée via le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières entraînera probablement des frictions avec les principaux partenaires commerciaux. Pour rappel, en 2013, l'Union européenne a finalement dû limiter le périmètre de son marché carbone pour les compagnies aériennes aux vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport communautaire, après de vives réactions de la part d'autres pays⁷.

Conclusion

Pour conclure, le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » propose des stratégies phares en matière de biodiversité, d'économie circulaire, de pollution zéro, de mobilité durable et intelligente, de rénovation énergétique, et bien d'autres domaines encore. Il vise à garantir que les efforts de lutte contre le changement climatique soient répartis de la manière la plus rentable entre les États membres. Il garantit également un soutien aux populations qui en ont le plus besoin, afin d'assurer que les bienfaits de la transition touchent tout le monde.

L'UE doit mettre en œuvre ses instruments politiques dès que possible pour atteindre les objectifs 2030 et mettre le continent sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Dans une prochaine étape, le Parlement européen et le Conseil commenceront leurs travaux législatifs sur les propositions, en veillant à ce qu'elles soient traitées comme un ensemble de mesures cohérentes.

6. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » de l'UE - Principales conclusions des équipes énergies renouvelables, produits chimiques, compagnies aériennes & énergie de Bernstein.

7. Politico (2013) « L'UE offre une trêve aux émissions de l'aviation » <https://www.politico.eu/article/eu-offers-retreat-on-aviation-emissions/>



Avertissement

Ce document est communiqué à titre purement informatif. Il ne constitue ni une offre de vente, ni une sollicitation d'offre d'achat, ni une recommandation d'un quelconque titre ou de tout autre produit ou service. Les titres, produits ou services cités en référence peuvent ne pas être enregistrés à la vente auprès de l'autorité compétente de votre juridiction et sont susceptibles de ne pas être agréés ou supervisés par une autorité gouvernementale ou similaire de votre juridiction. Les informations contenues dans ce document sont réservées à un usage interne, ne peuvent pas être reproduites ou rediffusées sous une quelconque forme et ne peuvent pas servir de base ou de composante de tout instrument ou produit financier ni d'indice. En outre, aucun élément de ce document n'est destiné à fournir un conseil fiscal, juridique ou d'investissement.

Sauf indication contraire, toutes les informations contenues dans ce document proviennent d'Amundi Asset Management S.A.S. et sont datées de juillet 2021. La diversification ne saurait garantir un gain ou protéger contre une perte. Les informations de ce document sont indiquées « en l'état » et l'utilisateur assume pleinement les risques liés à toute exploitation qui en serait faite. Les données historiques et analyses ne doivent pas être considérées comme une indication ou garantie d'une analyse de performance future, d'une prévision ou prédiction. Les opinions exprimées concernant les tendances du marché et économiques sont celles de l'auteur et pas nécessairement d'Amundi Asset Management S.A.S. Elles sont susceptibles d'évoluer à tout moment en fonction des conditions de marché et autres et aucune assurance ne peut être donnée quant au fait que la performance des pays, marchés ou secteurs sera telle qu'anticipée. Ces opinions ne doivent pas être utilisées comme un conseil d'investissement, une recommandation à l'égard d'un titre ou une indication de transaction pour un quelconque produit d'Amundi. Les investissements impliquent des risques, notamment politiques, de marché, de liquidité et de change. De plus, Amundi ne saurait en aucun cas être tenue responsable de tout dommage direct, indirect, spécial, accessoire, punitif ou consécutif (y compris, à titre non exhaustif, en cas de perte de profits) ou de tout autre dommage résultant de son utilisation.

Document publié par Amundi Asset Management, société par actions simplifiée au capital de 1 086 262 605 € - Société de gestion de portefeuille régie par l'AMF sous le numéro GP04000036 – Siège social : 90 boulevard Pasteur – 75015 Paris – France – 437 574 452 RCS Paris – www.amundi.com - Crédits photo : ©MDelporte - iStock/Getty Images Plus - Mise en page : Atelier Art6