



**FIT FOR 55**

**LE PAQUET  
CLIMAT  
DU PACTE  
VERT  
EUROPÉEN**



**LESVERTS / ALE**  
au Parlement européen



# AVANT-PROPOS

# L'URGENCE D'AGIR

Bien que particulièrement alarmant, le dernier rapport du GIEC rappelle que « *nous disposons collectivement de suffisamment de connaissances, d'outils et de capitaux mondiaux* » pour faire face à l'urgence climatique. Ce qui nous manque aujourd'hui, c'est de la volonté politique.

En 2021, l'Union européenne s'est dotée d'une loi Climat visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Pour y parvenir, elle s'est fixée un nouvel objectif contraignant d'au moins 55 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Seulement, l'ambition était trop basse pour suivre les recommandations des scientifiques et rester dans la trajectoire de réduction des émissions prévue par l'Accord de Paris. La loi a été, de ce fait, dénoncée par les ONG qui y voyaient un « *écran de fumée* ».

En deçà de nos ambitions dès le départ, cette loi Climat, demandée depuis longtemps par notre groupe, a eu le mérite de lancer tout un chantier de révision des législations pour aligner leurs ambitions à l'objectif de 55 % et de permettre l'adoption de nouvelles législations. Le paquet climat est né. Il regroupe 14 dossiers, tous contraignants, qui devraient permettre à l'Union européenne de réduire significativement ses émissions de dioxyde de carbone.



## MARIE TOUSSAINT

**Membre des commissions de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) et de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE)**

*« La crise climatique s'accélère et la canicule qui traverse l'Europe nous rappelle, à nouveau, l'urgence et la responsabilité de l'Union à agir maintenant pour le climat. Nous n'avons pas de temps à perdre et les objectifs de l'Union européenne sont déjà trop bas pour respecter l'Accord de Paris.*

*Pourtant, les conservateurs ont tout fait pour ralentir l'action climatique. Le groupe centriste est également coupable : il a préféré camper sur des positions attentistes, c'est-à-dire participer à une politique anti-climat puisqu'en la matière, tout ce qui stagne recule.*

*Nous avons réussi à maintenir l'essentiel pour ne pas faire de ce paquet climat une coquille vide, mais nous ne pouvons pas nous réjouir de l'énergie qu'il faut déployer pour convaincre les droites d'agir. Nous devons être le continent qui prend la tête d'une action climatique ambitieuse et juste. Sinon, le Pacte vert n'aura été qu'un joli slogan. »*

Connu sous le nom de « Fit for 55 » (FF55 - « Ajustement à l'objectif 55 » en français), en référence à l'objectif fixé, le paquet climat priorise les secteurs de l'énergie, de l'industrie et du transport. Nous regrettons que, malgré son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il ne couvre qu'indirectement, et de manière bien trop faible, l'agriculture. Pourtant, avec la Politique agricole commune (PAC), qui représente presque un tiers du budget européen, l'Union européenne avait un véritable levier pour faciliter la transition agroécologique du secteur et permettre aux agricultrices et aux agriculteurs de recevoir un revenu décent pour leur travail. Sur plusieurs dossiers du paquet climat, les ambitions sociales ont été mises au second plan, voire parfois oubliées, quitte à ne pas tenir l'un des objectifs du Pacte vert européen : « *ne laisser personne de côté* ». L'exemple le plus frappant reste, sans aucun conteste, celui de l'extension du marché carbone (ETS) aux bâtiments et aux véhicules qui risque d'entraîner des hausses de prix de carburant et de chauffage pour les ménages, alors que les entreprises continueront à bénéficier des quotas gratuits et d'une moins forte injonction à la réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

Par le choix de ses priorités, le paquet climat illustre finalement la difficulté de la Commission européenne à réellement intégrer les enjeux de biodiversité et de justice sociale aux politiques sur le changement climatique. Pourtant, crise du climat, crise de la biodiversité et crise sociale sont intrinsèquement mêlées. La guerre en Ukraine et l'inflation qui en a découlé n'ont cessé de nous le rappeler : il est impératif de mettre en place une transition écologique juste, seule à même de garantir notre souveraineté énergétique et alimentaire.

Les député·e·s de la délégation Europe écologie se sont donc battu·e·s sur l'ensemble des dossiers du paquet climat pour rehausser les objectifs, s'assurer qu'ils seront véritablement mis en œuvre, protéger les ménages vulnérables, engager la transition tant attendue de certains secteurs - comme celui de l'automobile - faciliter l'engagement citoyen... La bataille n'a pas été facile, face aux assauts répétés de l'extrême droite, de la droite et de certains libéraux, mais l'ambition globale a pu être préservée. Retour sur les négociations et votes des dossiers du paquet climat.

## DAVID CORMAND

Co-président de la délégation Europe écologie

*« Sur l'ensemble des dossiers du paquet climat, la coalition anti-climat des droites européennes n'a cessé de descendre l'ambition des textes. Elle a même obtenu le décalage de la fin des quotas gratuits pour les entreprises les plus polluantes à... 2034.*

*Cette coalition anti-climat sert les intérêts économiques à court terme d'une minorité d'acteurs au détriment de l'intérêt général. Elle n'a toujours pas compris que la nature ne négocie pas. Il est temps de mettre fin à leur sinistre stratégie du mariage des contraires : on ne peut pas, en même temps, prétendre agir pour le climat et passer des alliances dont le centre de gravité est anti-écologique et anti-social. Pas plus qu'on ne peut, en même temps, faire plaisir aux lobbys des fossiles et réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. De la même manière, on ne peut se dire pro-européen et copiner en opportunistes avec ses ennemis mortels.*

*Nous ne bougerons pas d'un pouce de la route que nous avons choisi de prendre : celle d'une Europe entièrement au service de la défense des générations futures, de la planète et de l'intérêt général du genre humain.*



# SOMMAIRE

Négociations des dossiers .....	6
<b>1. La pierre angulaire de la réforme : le système ETS, un mécanisme de marché défaillant et injuste .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Fonds social pour le climat : un petit pas pour une transition socialement juste .....</b>	<b>10</b>
<b>3. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM) :</b> une avancée écologiste .....	12
<b>4. Énergies renouvelables :</b> le besoin d'un développement accéléré, dans le respect de la biodiversité.....	14
<b>5. Efficacité énergétique : une priorité absolue pour le climat et notre souveraineté énergétique .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Directive sur la performance énergétique des bâtiments :</b> un retard indispensable à rattraper pour lutter contre la précarité énergétique .....	18
<b>7. Utilisation des terres et foresterie (LULUCF) : vers une meilleure protection des puits de carbone.....</b>	<b>20</b>
<b>8. Règlement sur la répartition de l'effort :</b> objectifs contraignants pour réduire les émissions d'ici 2030 .....	22
<b>9. Normes d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes : un virage historique.....</b>	<b>24</b>
<b>10. Règlement FuelEU maritime : une première au niveau mondial .....</b>	<b>26</b>
<b>11. Réduction des émissions du secteur de l'aviation : vers la fin des quotas gratuits pour le secteur.....</b>	<b>29</b>
<b>12. Règlement ReFuelEU aviation : des carburants fossiles aux carburants alternatifs durables .....</b>	<b>30</b>
<b>13. Infrastructure pour carburants alternatifs :</b> facilitation et démocratisation du déploiement des véhicules électriques .....	33
<b>14. Taxation de l'énergie : blocage sur la taxation juste des carburants</b> en fonction de leur impact sur l'environnement et le climat .....	34

# NÉGOCIATIONS DES DOSSIERS

Proposé par la Commission européenne à l'été 2021, le paquet climat comprend 14 législations contraignantes : 6 directives et 8 règlements. En grande majorité, il s'agit de révisions de législations existantes, par exemple dans les domaines des énergies renouvelables ou de l'efficacité énergétique, mais de nouvelles législations sont proposées, comme celle de l'ajustement carbone aux frontières (CBAM). Ces textes doivent permettre de se mettre en ordre de marche pour atteindre 55% de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1990 d'ici 2030 et la neutralité climatique d'ici 2050. Comment les révisions ou les créations de nouvelles législations sont-elles négociées ? Comment réussir à adopter des compromis entre les 3 principales institutions de l'Union européenne : le Parlement européen, le Conseil (c'est-à-dire les États membres) et la Commission ? Avant d'analyser chacun des dossiers du paquet climat, ce qui a été gagné, quelles ont été nos déceptions, zoom sur le processus de négociation interinstitutionnel, pour avoir toutes les clefs de compréhension en main.

## NATURE DES DOSSIERS : DIRECTIVE ET RÈGLEMENT

Le paquet FF55 vise à adapter des législations déjà existantes au nouvel objectif de 55%, à l'exception du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, qui est une nouveauté. Ces législations se divisent en deux catégories : les directives et les règlements.

La directive est un instrument souple, utilisé pour rapprocher les législations des États membres tout en leur laissant une marge de manœuvre. Elle impose aux États membres un objectif commun (par exemple, un

pourcentage minimum d'énergies renouvelables) et un délai pour l'atteindre. Les moyens utilisés pour y parvenir sont, quant à eux, déterminés nationalement. Ainsi, la directive passe par deux étapes avant de produire ses effets : une fois votée par les institutions européennes, elle doit ensuite être transposée par les États membres dans leur droit national.

Le règlement fonctionne différemment car il s'applique directement dans l'ordre juridique des États membres. Il n'y a pas de transposition. Les États membres sont tenus d'appliquer ces dispositions telles qu'elles sont définies par le règlement.

## TROIS INSTITUTIONS

Pour adopter une législation au niveau européen, il faut que le Parlement européen se mette d'accord avec la Commission européenne et le Conseil. La Commission européenne est celle qui propose les législations, après avoir consulté des expert·e·s, des entreprises et la société civile. Elle essaye de trouver un juste milieu entre ce qui serait acceptable par le Parlement et le Conseil. Le Parlement et le Conseil négocient ensuite, chacun de leur côté, cette proposition de la Commission. Le Conseil est composé des 27 États membres et a souvent pu avoir une approche moins ambitieuse que celle de la Commission. Le Parlement européen est composé des 705 député·e·s européen·ne·s, élu·e·s au suffrage universel direct et a régulièrement une approche plus ambitieuse que celle de la Commission.





## TRILOGUES

Une fois que le Parlement et le Conseil ont analysé la proposition de la Commission chacun de leur côté, ils adoptent leur position respective sur le texte et débutent les négociations. Ces discussions réunissent les trois institutions et sont connues sous le nom de *trilogues*. Les négociations sont généralement difficiles car la position commune entre les 27 États membres, ayant des intérêts parfois divergents, a pu être compliquée à obtenir ; de même pour le Parlement, où un accord entre 705 député·e·s de tous les groupes politiques a été trouvé. La Commission a alors un rôle de médiation entre les deux co-législateurs. À la fin des trilogues, un accord dit « interinstitutionnel », car entre les trois institutions, est proposé au Parlement et au Conseil. Ce compromis final doit être approuvé à la fois par le Parlement et le Conseil pour que la législation puisse entrer en vigueur.

• **Ce livret n'a pas vocation à analyser chacune des positions de départ des trois institutions** et les compromis qui ont pu ou n'ont pas pu être trouvés sur chacun des points. Chaque dossier comporte, en effet, de nombreux éléments, de multiples objectifs et des détails très techniques. **L'objectif de ce livret est d'analyser, du point de vue écologiste, les principaux enjeux de chacun des dossiers et les législations finales qui ont été adoptées.** Il faut, néanmoins, bien garder en tête que le mécanisme des négociations au niveau européen est basé sur le compromis. Cela permet de mieux saisir l'importance de certaines avancées, mais aussi les déceptions sur certains dossiers au regard des ambitions écologistes.

# 1. LA PIERRE ANGULAIRE DE LA RÉFORME : LE SYSTÈME ETS, UN MÉCANISME DE MARCHÉ DÉFAILLANT ET INJUSTE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

L'ETS, ou marché carbone européen, a été lancé en 2005 avec un objectif simple : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Pour cela, plusieurs secteurs comme la production d'électricité, les réseaux de chaleur, l'acier, le ciment, le raffinage, le verre, le papier... sont couverts. Ensemble, ils représentent 41% des émissions de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne. Dans le marché, un nombre maximum de quotas d'émissions est fixé aux entreprises de ces secteurs qui ne peuvent le dépasser. Un quota équivaut à une tonne de CO<sub>2</sub>. Si les entreprises émettent plus de CO<sub>2</sub> qu'elles n'en ont le droit, alors elles sont dans l'obligation d'acheter des

quotas supplémentaires. Elles achètent ces quotas aux entreprises qui ont émis moins de CO<sub>2</sub> que ce que leur permettait leur plafond. Il y a donc un échange de quotas d'émissions entre les entreprises : celles qui ont moins pollué peuvent stocker leurs quotas d'avance ou les vendre et celles qui ont trop pollué doivent acheter les quotas manquants. C'est le principe du pollueur-payeur qui est appliqué. La moitié des revenus de l'ETS permet de financer la transition énergétique en soutenant les ménages et les entreprises.

Seulement, le système a un inconvénient majeur : pour ne pas trop pénaliser les industries fortement émettrices en CO<sub>2</sub> qui risquaient de délocaliser pour polluer là où cela coûte moins cher (« fuite de carbone »), il a été décidé de donner gratuitement des quotas à certaines d'entre elles. Grâce à ces quotas, elles peuvent émettre un certain nombre de tonnes de CO<sub>2</sub> sans avoir à payer pour la pollution qu'elles génèrent. Et la situation est grave car ces [quotas gratuits représentent plus de 40 % de l'ensemble des quotas](#) sur le marché. Certaines industries polluantes profitent de ces quotas gratuits en les revendant chers sur le marché pour augmenter leurs profits. En distribuant gratuitement des quotas, l'Union européenne [renonce aussi à des revenus de l'ETS](#) qui auraient pu servir à financer de nouvelles actions climatiques.

Dans cette réforme, au-delà de la question de l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> via le marché, de l'ajout de nouveaux secteurs comme le secteur maritime ou celui de l'aviation, le principal enjeu était la création d'un nouveau marché séparé, appelé ETS 2, qui couvrirait les secteurs du transport routier et du chauffage des bâtiments. Ce marché serait inédit, puisqu'il reviendrait à faire payer une taxe carbone aux ménages, alors que, jusqu'à présent, seules les entreprises étaient couvertes. Pour rappel, le Danemark, la Slovénie, l'Irlande, la Finlande et la France sont les seuls pays qui ont déjà mis en place des taxes sur le carbone. En Pologne, où 1/3 des ménages se chauffent encore au charbon, l'ETS 2 pourrait

## DAMIEN CARÈME

Membre de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE)

« Entre 2008 et 2015, les industries les plus émettrices de CO<sub>2</sub> en Europe ont perçu 98,5 milliards d'euros alloués sous forme de quotas carbone gratuits afin d'engager leur décarbonation. Pour quel résultat ? Non seulement, elles n'ont pas réduit leurs émissions mais elles ont, en plus, dégagé... 25 milliards d'euros de profits grâce à la revente des quotas carbone. Une honte. Dans l'Union européenne, polluer n'est pas seulement permis, c'est même rentable ! Il est donc urgent d'y mettre fin. »





## DAMIEN CARÈME

« Pour aboutir à la neutralité climatique d'ici 2050, il est nécessaire de fixer un prix du carbone. Mais choisir de l'étendre aux logements et aux transports, c'est taxer les ménages indistinctement. Or, tous les ménages ne sont pas égaux ! Certains n'ont pas les moyens de rénover l'isolation de leur habitation et consomment énormément d'énergie pour se chauffer; d'autres ne vivent pas dans des centres-villes bien desservis en transports urbains et sont tributaires de la voiture et du coût des carburants. »

avoir des conséquences sociales désastreuses. Certains ont avancé que l'ETS 2 donnerait un signal prix quand les ménages choisiraient une voiture ou quand les ménages choisiraient comment investir. Mais, comme le rappelle Thomas Pellerin-Carlin, ces ménages sont essentiellement les [personnes de la classe moyenne supérieure](#) qui peuvent se permettre de dépenser 30 000 euros dans un véhicule électrique ou de rénover leur maison. Il s'agit d'une minorité de la population dans la plupart des États membres. Surtout, l'ETS 2 met à mal la justice sociale : taxer les ménages tout en continuant de donner des quotas gratuits aux entreprises est un non-sens absolu.

## NOS SUCCÈS

- Une légère amélioration de l'ambition globale de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> via le marché ETS. Une réduction plus rapide du nombre de quotas disponibles sur le marché. Quand il y a moins de quotas, le prix des quotas augmente et plus ce prix est élevé, plus les entreprises ont intérêt à faire des efforts pour réduire leurs émissions.
- L'inclusion du secteur maritime : les compagnies maritimes commenceront à payer un prix du carbone pour 100 % de leurs émissions intra-Union européenne et 50 % de leurs émissions extra-Union européenne à partir de 2024. À partir de 2027, les grands navires offshore devront également payer pour leurs émissions. À partir de 2026, les navires devront payer, non seulement, pour leurs émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi pour leurs émissions de méthane et d'oxyde nitreux, ce qui découragera le passage au GNL.
- Une augmentation de la taille du fonds pour l'Innovation, qui vise à financer les projets de stockage de l'énergie et de développement des énergies renouvelables.

## MARIE TOUSSAINT

« Le bât blesse sur la question de la justice sociale. La fin des quotas gratuits est bel et bien prévue pour l'industrie, mais uniquement à l'horizon 2034. L'application du principe pollueur-payeur en est ainsi d'autant plus retardée, tandis que les ménages seront soumis, dès 2027 ou au plus tard 2028, à une nouvelle fiscalité carbone portant sur le pétrole, le fioul et le chauffage. Les petits pas de l'Union européenne vers la protection du climat doivent être salués mais la protection de la planète ne pourra se faire dans l'injustice sociale. »

## NOS DÉCEPTIONS

- La création du marché ETS 2, dès 2027, même si nous avons réussi à décaler cela à potentiellement 2028. Une limite de 45 euros maximum pour la tonne de carbone a été décidée, mais dans la pratique, il s'agit d'un mécanisme de marché donc le prix pourra bien dépasser cette valeur. Ce nombre de 45 n'est pas un hasard, puisque nous avons déjà en France une taxe carbone à 44,6 €. C'est un exemple du manque criant de solidarité européenne, via cette réforme, qui sert, avant tout, les intérêts français.
- La fin des quotas gratuits pour les entreprises n'aura pas lieu avant 2034.
- Les sanctions en cas de non-respect par les entreprises de leurs engagements pour recevoir des quotas gratuits (plans neutralité climatique, audits énergétiques...) sont dérisoires au regard des enjeux : les entreprises pourraient perdre entre 20 à 40 % de leurs quotas gratuits. Cela signifie que même si les entreprises décident de ne pas respecter les conditions pour recevoir des quotas gratuits, elles pourront tout de même en recevoir.
- La non-inclusion du secteur de l'incinération à l'ETS, en tout cas pas avant 2028, et avec des dérogations possibles jusqu'en 2031. Ce secteur est pourtant très polluant et a émis en 2018 dans l'Union européenne autant de CO<sub>2</sub> que 13 centrales à charbon.
- La possibilité de financer des énergies fossiles via le Fonds de modernisation, qui est un programme de l'Union européenne visant à aider 10 pays de l'Union européenne à faible revenu à atteindre leurs objectifs de neutralité climatique en contribuant à moderniser leurs systèmes énergétiques et à améliorer l'efficacité énergétique. Néanmoins, les nouvelles conditions décidées seront plus ambitieuses que ce qui existe actuellement pour ce fonds.

• **Nous avons voté contre cet accord interinstitutionnel.** En effet, si une révision du système ETS était nécessaire afin de réhausser son ambition, la création d'un ETS 2 sur les bâtiments et les transports pour les ménages et la continuité des quotas gratuits aux entreprises étaient deux lignes rouges pour nous qui ont toutes les deux été franchies. **Nous considérons que cet accord ne permet pas de mettre en place une transition écologique juste.**

## 2. FONDS SOCIAL POUR LE CLIMAT (FSC) : UN PETIT PAS POUR UNE TRANSITION SOCIALEMENT JUSTE

### LES ENJEUX DU DOSSIER

Le but de la proposition par la Commission du Fonds social pour le climat est de compenser les effets négatifs de l'ETS 2 (voir ci-dessus) en apportant un soutien financier aux ménages vulnérables, aux usagers des transports et aux micro-entreprises dans le cadre de la transition vers une mobilité durable et de la réduction de la consommation d'énergie liée aux bâtiments.

La Commission proposait de lancer le Fonds avant la mise en œuvre de l'ETS 2, ce qui a été perçu comme une mesure majeure pour faciliter une [plus grande acceptabilité sociale](#). Seulement, dès sa conception, l'idée du FSC manque d'ambition car un délai de seulement un an est proposé pour collecter des revenus visant à le financer, avant l'introduction de l'ETS 2. Un an, c'est bien trop court pour faire les investissements essentiels pour une transition juste, comme les travaux de rénovation, par exemple. Pour donner un ordre de grandeur, en 2019, le taux de rénovation en Europe était [d'environ 1 %](#) par an et le taux de rénovation profonde (plus efficace) était [d'environ 0,2 %](#). Ces investissements sont, pourtant, absolument nécessaires, à la fois dans le contexte de la guerre en Ukraine, de notre indépendance énergétique et de la transition écologique. Ils seront malheureusement trop tardifs et trop faibles pour réellement [atténuer l'exposition des familles européennes](#) à un prix carbone élevé sur les combustibles de chauffage et les carburants.

Au-delà de la date de départ, le montant du FSC a fait l'objet de [longs débats, notamment entre les États membres](#). Certains États, dits « frugaux », comme l'Allemagne et les Pays-Bas, souhaitaient un montant très faible, d'autres, comme les pays de l'Est et l'Espagne dénonçaient la volonté de réduire l'ambition de ce fonds. Le Parlement demandait que le montant ne soit pas plafonné et puisse être adapté.

### MARIE TOUSSAINT

*« Dans son intention de mêler social et climat, le Fonds social pour le climat avait vu juste car la transition écologique n'implique pas d'aller contre le social : elle peut être juste. Seulement, finalement détournée en un fonds de compensation pour un ETS 2 dont nous ne voulions pas pour les ménages, ce fonds s'apparente aujourd'hui davantage à une rustine défailante. Au lieu de faire de la redistribution après coup, nous devrions nous assurer que les politiques climatiques et environnementales soient justes dès le départ. »*



## DAMIEN CARÊME

*« Les aides fléchées du Fonds social pour le climat vers les populations les plus fragiles sont une première en Europe. Si c'est un réel progrès social pour l'Europe, nous regrettons vraiment qu'il ne soit pas suffisamment doté pour faire face à la précarité énergétique à laquelle sont confronté·e·s de plus en plus de nos concitoyennes et concitoyens européen-ne·s. »*

### NOS SUCCÈS

- C'est la toute première fois qu'un fonds social pour le climat est adopté dans l'Union européenne. C'est un signal très positif qui souligne que la transition écologique ne peut pas être seulement une transition énergétique : elle doit être une transition socialement juste. C'est un premier pas vers l'intégration systématique de la dimension sociale dans toutes les politiques de l'Union européenne. C'est une demande de longue date du groupe Verts/ALE.
- La priorité a été donnée aux logements et aux transports durables pour les familles vulnérables. Une définition de la pauvreté dans les transports a été incluse dans la législation, ce qui est une première dans la législation européenne.
- Il y aura une obligation pour les gouvernements de consulter les administrations locales et les organisations de la société civile lors de l'élaboration de leurs plans sociaux et climatiques qui conditionnent le versement du FSC aux États membres.
- 37,5 % du FSC sera consacré à l'aide directe au revenu. L'accord prévoit que l'aide soit temporaire, décroissante dans le temps et conditionnée à des investissements destinés aux ménages vulnérables et aux usagers vulnérables des transports. Cette conditionnalité est importante afin que le fonds ne serve pas de prétexte pour éviter des dépenses sociales supplémentaires ou pour remplacer les budgets nationaux par des fonds européens. Sur le court terme, de l'aide directe au revenu sera donc faite pour compenser le prix de l'ETS 2 et, sur le moyen et long terme, la rénovation des bâtiments, le déploiement des énergies renouvelables et des modes de transport durable permettront de réduire la dépendance aux énergies fossiles, chères et polluantes.

### NOS DÉCEPTIONS

- Le montant du fonds est plafonné, contrairement à ce que demandait initialement le Parlement. Cela signifie que si l'ETS 2 fait monter trop fortement les prix du chauffage et du carburant pour les ménages, la compensation qu'ils pourraient obtenir via le fonds ne sera pas réadaptée à la hausse.
- Le montant maximal du FSC est bien trop faible : il est de 86,7 milliards d'euros pour la période 2026-2032 pour toute l'Union européenne. À titre de comparaison, la France a mis 110 milliards d'euros sur la table depuis 2021 pour faire face aux effets de l'inflation.
- Le Fonds social pour le climat est lié aux revenus de l'ETS 2, alors que nous demandions qu'il ait plusieurs sources de financement. Cela signifie que si l'ETS 2 entre en vigueur en 2028 et non en 2027 (ce qui est souhaitable au regard de son impact sur les ménages), le FSC n'aura plus qu'un montant de 68,25 milliards d'euros. Dès 2021, le Comité économique et social européen (CESE) s'inquiétait également du lien entre FSC et ETS 2 et affirmait son soutien à l'introduction, dans le budget de l'Union européenne, d'une rubrique spécifiquement consacrée à l'impact social de la transition écologique.
- La date d'entrée en vigueur a été repoussée à 2026 (soit peu de temps avant celle de l'ETS 2 qui va démarrer en 2027 ou 2028), alors que le Parlement demandait 2024. Cela signifie que moins d'argent pourra être mis de côté par anticipation pour compenser la hausse des prix du chauffage et du carburant liée à ETS 2.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord interinstitutionnel.** En effet, bien que le Fonds social pour le climat ne soit pas à la hauteur de nos ambitions et que son montant soit trop faible, c'est la première fois qu'un tel Fonds est mis en place et c'était une de nos demandes de longue date.

# 3. MÉCANISME D'AJUSTEMENT CARBONE AUX FRONTIÈRES (CBAM) : UNE AVANCÉE ÉCOLOGISTE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

En 2019, la Commission européenne a annoncé qu'elle introduirait un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM) dans le cas où les différences d'ambition au niveau mondial persistent, alors que l'Union européenne augmente son ambition climatique. Elle envisage, en effet, un risque de « fuite de carbone », c'est-à-dire que soit les entreprises européennes délocalisent pour polluer ailleurs soit les produits bas carbone européens soient remplacés par des produits « haut carbone » de l'étranger, plus compétitifs. Les données montrent que, [bien que nos émissions aient chuté de 24% depuis 1990 dans l'Union européenne](#), celles liées à nos importations ne cessent d'augmenter. Le marché carbone européen (ETS) couvre aujourd'hui les émissions de l'Union européenne et, avec le CBAM, l'idée serait de couvrir les émissions importées également. Pour cela, les entreprises étrangères souhaitant vendre leurs produits en Europe devront payer une taxe sur le carbone, équivalente à celle que paient déjà les entreprises européennes. La Commission proposait, dans un premier temps, de couvrir [cinq secteurs industriels](#) : la sidérurgie, le secteur cimentier, le secteur des engrais, le secteur de l'aluminium et le secteur de la production d'électricité. Elle suggérait de mettre cet instrument en place entre 2026 et 2035.

En 2021, **Yannick Jadot** était rapporteur d'un [rapport d'initiative sur le CBAM](#), dans lequel le Parlement européen indiquait à la Commission les points importants qu'il souhaitait qu'elle prenne en compte pour sa mise en place. Nous nous sommes positionnés en faveur d'un CBAM ambitieux, couvrant tous les secteurs les plus polluants et tous les types d'émissions. Il était essentiel pour nous que les quotas gratuits de l'ETS pour les secteurs couverts par le CBAM s'arrêtent lors de son entrée en vigueur. En effet, si ce n'est pas le cas, l'entreprise européenne serait alors doublement protégée : elle recevrait des

### YANNICK JADOT

Membre des commissions de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) et du commerce international (INTA)

« La mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne est un enjeu majeur de lutte contre le dérèglement climatique, puisque la politique européenne ne portera plus seulement sur les émissions de carbone produites sur son territoire, mais intégrera une partie des émissions importées. C'est aussi un enjeu de protection de nos industries contre le dumping climatique et de réindustrialisation. Il est néanmoins essentiel de sortir des allocations gratuites au plus tôt, pour éviter une double protection de nos industries. Il en va du respect de nos engagements climatiques et commerciaux. »





quotas gratuits dans le cadre du marché carbone (ETS) pour ne pas délocaliser ailleurs et serait, dans le même temps, protégée de tous ses concurrents étrangers qui devront payer une taxe carbone. Cela créerait une concurrence déloyale au niveau international et, surtout, cela réduirait l'incitation pour cette entreprise à réduire ses émissions de carbone.

Les autres points qui étaient particulièrement importants pour nous dans ce dossier concernaient les pays les moins avancés (PMA). L'Union européenne a pris divers engagements sur l'adaptation au dérèglement climatique et, dans ce cadre, il nous semblait essentiel d'exempter les PMA du CBAM et que les recettes collectées via le CBAM soient redirigées vers ces pays.

## NOS SUCCÈS

- Le CBAM entrera bien en vigueur en 2026, malgré une tentative au sein même du Parlement de décaler d'un an.
- En plus des secteurs proposés par la Commission, nous avons réussi à ajouter l'hydrogène, dont la production génère beaucoup de CO<sub>2</sub>, aux secteurs couverts. La Commission devra également évaluer l'inclusion des polymères et produits chimiques organiques (plastique). Il est prévu une extension potentielle du champ d'application du CBAM à tous les secteurs de l'ETS d'ici 2030.
- Certaines émissions indirectes liées à l'électricité seront couvertes, ce qui contribue à pénaliser les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des énergies fossiles et à inciter au développement des énergies renouvelables.
- La gouvernance du CBAM sera plus centralisée, ce qui est important pour éviter que les entreprises étrangères choisissent de vendre leurs produits dans les pays qui sont les plus avantageux pour eux (*forum shopping*). L'harmonisation des règles est importante pour la réussite du CBAM.

## DAMIEN CARÊME

*« Avec le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, l'Union européenne se donne le moyen de répondre à ses ambitions climatiques tout en incitant le reste du monde à faire de même. En fixant de nouvelles normes pour la production industrielle européenne et mondiale, elle se pose en catalyseur de la production propre et stimule la transition vers les énergies renouvelables. Avec ce mécanisme, nous protégeons à la fois nos emplois, nos industries et le climat. »*

## NOS DÉCEPTIONS

- Les quotas gratuits continueront à être distribués, malgré une diminution de leur nombre, jusqu'en 2034. Ce point a été décidé dans le dossier ETS (voir ci-dessus), ce qui a conduit à un vote contre de notre part sur ce dossier.
- Le Parlement a dû renoncer à son article sur l'augmentation du financement par l'Union de l'action climatique dans les pays les moins développés. Maigre consolation, d'ici fin 2027, la Commission procédera à un réexamen complet du CBAM et de l'impact sur les importations en provenance des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés (PMA).

• **Nous avons finalement voté en faveur de l'accord interinstitutionnel** car c'est la toute première fois qu'une telle législation sur les émissions importées est mise en place. Cela permet donc de recréer des conditions équitables entre les entreprises européennes et les entreprises étrangères, avec une incitation pour toutes à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>. C'était, d'ailleurs, dans notre manifeste pour les élections européennes de 2019 et une demande forte de notre part. Les diverses révisions à venir nous permettront de l'améliorer dans l'avenir.

# 4. ÉNERGIES RENOUVELABLES : LE BESOIN D'UN DÉVELOPPEMENT ACCÉLÉRÉ, DANS LE RESPECT DE LA BIODIVERSITÉ

La directive sur les énergies renouvelables date de 2009 et avait fixé comme objectif contraignant que 20 % de la consommation énergétique de l'Union provienne de sources d'énergie renouvelables à l'horizon 2020. [La France est d'ailleurs le seul pays de l'Union européenne à avoir manqué ses objectifs](#) : au lieu des 23 % qui lui étaient assignés pour que l'objectif européen de 20 % puisse être atteint, les énergies renouvelables n'ont représenté que 19,3 % de la consommation finale brute énergétique du pays. À l'inverse, [une majorité de pays, la Suède, la Croatie et la Bulgarie notamment, ont dépassé de plusieurs points leurs objectifs](#), ce qui souligne qu'avec une réelle volonté politique, un déploiement rapide des renouvelables est tout à fait possible. Comme le rappelle le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie renouvelable (IRENA) : *« aujourd'hui, [les énergies renouvelables sont sans conteste la forme d'énergie la moins chère](#). Elles permettent aux économies de s'affranchir de la volatilité des prix et des importations de combustibles fossiles, réduisent les coûts énergétiques et renforcent la résilience du marché. »*

Les écologistes l'affirmaient depuis des décennies et la guerre en Ukraine nous l'a durement rappelé : sans déploiement rapide des énergies renouvelables, c'est notre sécurité énergétique qui est fortement menacée. La dépendance vis-à-vis d'autres États pour les énergies renouvelables est en effet d'une nature totalement différente de celle des énergies fossiles ou de l'uranium : une fois installés, les panneaux solaires, éoliennes, pompes à chaleur... fonctionnent sans besoin d'importer un quelconque carburant. Même au regard des terres rares, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a confirmé [qu'aucune technologie solaire photovoltaïque actuellement commercialisée n'utilise de terres rares et que seuls 3 % des éoliennes terrestres dépendent de deux terres rares \(et pas du cobalt\) pour leurs aimants permanents](#). Elle assure qu'une éventuelle tension forte sur les terres rares ne semble pas devoir compromettre le développement de l'éolien.

Néanmoins, la transition énergétique ne peut pas être un simple remplacement de notre consommation

**DAMIEN CARÊME**

*« Alors que les entreprises de l'énergie et leurs alliés politiques profitent de la guerre en Ukraine et de la crise énergétique pour vanter les supposés bienfaits du nucléaire, chercher de nouveaux fournisseurs de gaz et avoir recours à toujours plus d'énergies fossiles, les énergies renouvelables demeurent LA solution, même - et surtout - en temps de crise. Elles assurent l'autonomie énergétique de l'Union européenne et la maîtrise des coûts. [Un système énergétique basé à 100 % sur les énergies renouvelables est possible et économiquement viable, dès 2040, voire même 2035](#). »*

d'énergies fossiles par une consommation d'énergies renouvelables. Le développement des énergies renouvelables doit absolument être associé à la sobriété et l'efficacité énergétiques. Un cadre précis doit être posé pour que la biomasse - dont les effets sur la biodiversité peuvent être particulièrement néfastes - et les biocarburants - qui peuvent mettre à mal notre sécurité alimentaire - soient bien réglementés. Un déploiement accéléré ne peut se faire au détriment de la biodiversité, c'est pourquoi nous portons une attention particulière aux études d'impact environnementales, qui doivent perdurer, et au développement des renouvelables dans les zones naturelles protégées. Le changement climatique et l'effondrement de la biodiversité sont étroitement mêlés : sans réduction rapide de nos émissions de CO<sub>2</sub>, l'effondrement de la biodiversité risque de s'accélérer, sans protection de la biodiversité, c'est notre survie même qui est en jeu.

En 2018, les dirigeants européens ont fixé un objectif de 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie à l'horizon 2030. Suite à la guerre en Ukraine, la Commission a proposé de relever cet objectif à 45 % et de faciliter l'octroi des permis pour le déploiement des énergies renouvelables. En mars 2023, le Parlement et le Conseil ont convenus, lors des trilogues, de revoir à la hausse l'objectif de 32 % pour le porter à 42,5 % à l'horizon 2030, étant entendu que les États membres s'efforceront d'atteindre 45 %. Pour la première fois, l'industrie a été incluse dans la législation en fixant des objectifs



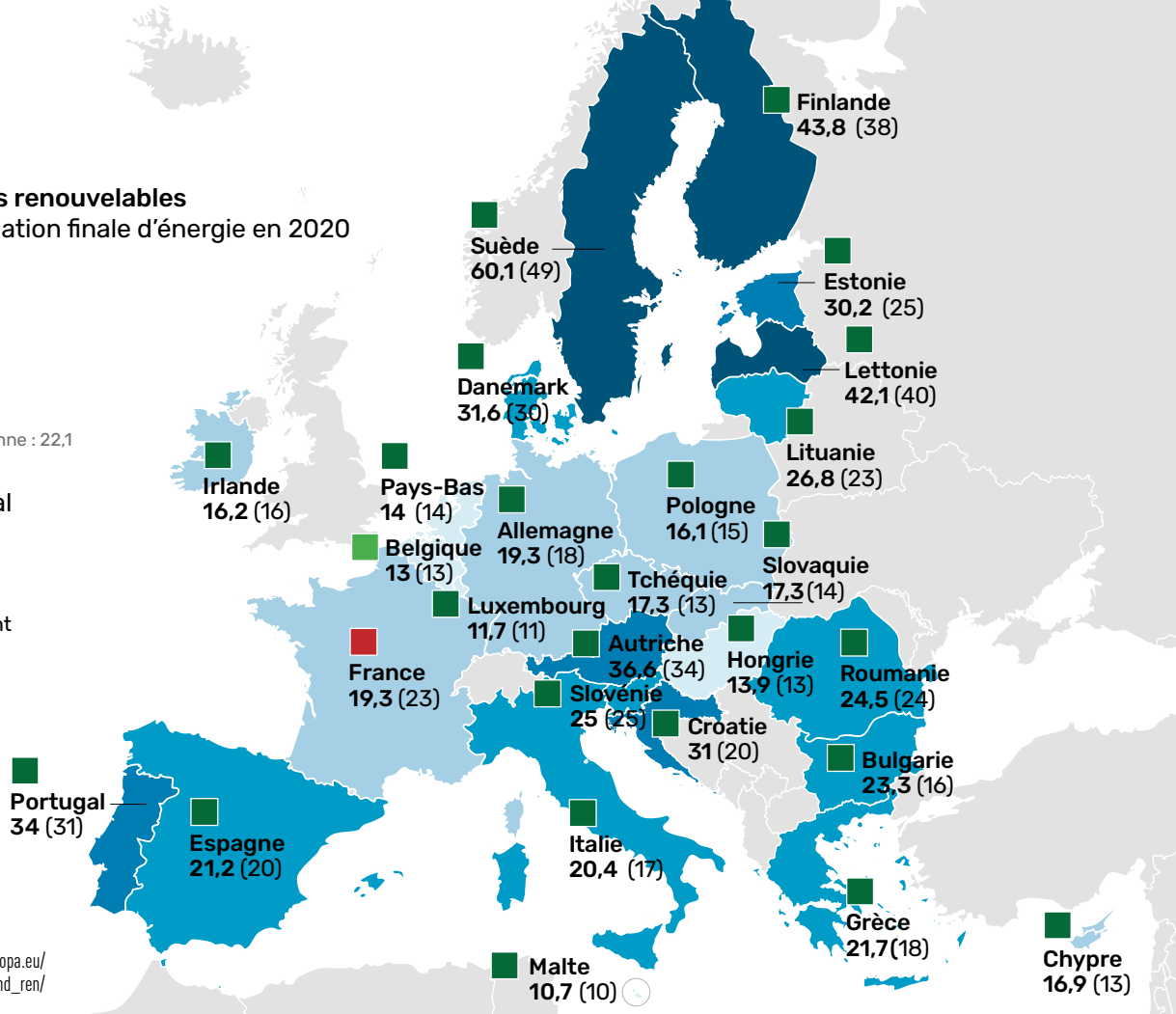
## Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie en 2020

- de 40 % à 60,1 %
- de 30 % à 40 %
- de 20 % à 30 %
- de 15 % à 20 %
- de 10 % à 15 %

Moyenne Union Européenne : 22,1

(XX) Objectif initial

- Objectif dépassé
- Objectif atteint
- Objectif non atteint



Infographie : Le Monde  
Données Eurostat : [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nrg\\_ind\\_ren/default/table?lang=fr](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nrg_ind_ren/default/table?lang=fr)

contraignants (42 % d'hydrogène renouvelable dans la consommation totale d'hydrogène d'ici à 2030) et indicatifs (augmentation annuelle de 1,6 % de l'utilisation d'énergies renouvelables). En ce qui concerne la bioénergie, nous avons dû renoncer à un mandat ambitieux du Parlement européen en termes de plafonnement de la prise en compte de la biomasse ligneuse primaire dans l'objectif de renouvelables à atteindre. Nous avons cependant obtenu une amélioration des critères de durabilité, une exclusion des forêts anciennes et une absence de soutien financier pour le bois rond de qualité industrielle.

Malheureusement, le 17 mai 2023, la France a fait capoter cet accord interinstitutionnel provisoire car elle a jugé qu'il ne permettrait pas de développer fortement l'hydrogène issu du nucléaire pour atteindre des objectifs d'énergies renouvelables. Depuis, soutenue par quelques États pronucléaires, elle empêche tout le monde d'avancer sur ce dossier, malgré diverses tentatives de la Présidence du Conseil de débloquer la situation. Cette attitude a été condamnée par le Parlement et d'autres États membres : pour satisfaire le « toujours plus de nucléaire » et bien que le fait d'avoir développé le nucléaire au détriment des renouvelables l'a empêchée d'atteindre ses objectifs renouvelables, la France persiste et signe en freinant l'adoption de cette

législation pourtant essentielle pour le Pacte vert européen. Elle ne manque d'ailleurs pas de culot car c'est la faible performance du parc nucléaire français, combinée aux difficultés rencontrées par l'hydraulique avec la sécheresse et notre dépendance au gaz russe, qui nous a plongés dans la crise énergétique que nous connaissons.

### MARIE TOUSSAINT

« Le temps est fini des énergies fossiles qui alimentent les guerres et détruisent les conditions de vie sur Terre. Garantir à chaque européenne et à chaque européen un droit à l'énergie requiert une réduction de notre consommation et le remplacement des fossiles par les renouvelables. C'est possible. Rapidement. Et économiquement viable. Nous devons déployer des politiques ambitieuses, adossées à une réorientation complète des investissements actuels pour sortir définitivement l'Union de sa dépendance fossile. Il est temps pour la France de stopper son chantage avec le nucléaire sur ce dossier. »

- Les négociations interinstitutionnelles sur ce dossier sont aujourd'hui bloquées car la France et d'autres États membres sont revenus sur l'accord trouvé avec le Parlement européen pour un déploiement accéléré des énergies renouvelables.

# 5. EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE : UNE PRIORITÉ ABSOLUE POUR LE CLIMAT ET NOTRE SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

La directive sur l'efficacité énergétique est un texte législatif essentiel qui définit le cadre général permettant de réaliser des économies d'énergie dans l'ensemble de l'Union européenne. Malgré les multiples avantages de l'efficacité énergétique, l'Union européenne n'a jamais été suffisamment performante dans ce domaine, principalement en raison d'un cadre de gouvernance de l'efficacité énergétique très faible. Il était donc impératif de réviser cette législation.

En 2021, la Commission a proposé un nouvel objectif contraignant en matière d'efficacité énergétique de l'Union, à savoir une réduction de 9% par rapport au scénario de référence de l'Union pour 2020 d'ici à 2030. En mai 2022, suite à l'invasion de l'Ukraine, elle a envisagé un objectif plus ambitieux dans son plan RepowerEU, à savoir une réduction d'au moins 13%. Pour le secteur public, la Commission a avancé un objectif annuel de 1,7% d'économies d'énergie et la rénovation d'au moins 3% des bâtiments détenus par les organismes publics. Les dispositions proposées fixeraient à 1,5% les obligations nationales annuelles en matière d'économies d'énergie, lutteraient contre la précarité énergétique et aideraient les consommatrices et les consommateurs vulnérables.

Plusieurs aspects nous semblaient cruciaux dans le cadre de cette révision, comme le principe visant à considérer l'efficacité énergétique « en premier » pour toutes les décisions de politiques publiques et d'investissement. Nous voulions également des objectifs ambitieux et les plus contraignants possibles, des mesures pour lutter contre la précarité énergétique, une bonne rénovation des bâtiments publics et la fin des subventions pour les énergies fossiles.

### DAMIEN CARÈME

*« L'efficacité énergétique est une priorité : chaque pour cent d'efficacité énergétique supplémentaire permet déjà d'économiser 2,6% d'importations de gaz. Pour cela, la Commission doit accélérer ses procédures d'autorisation pour les aides aux mesures d'efficacité énergétique et au développement des énergies renouvelables. Les conservateurs de tous poils ont tort de vouloir profiter de la guerre en Ukraine pour préserver le vieux modèle qui nous a menés droit dans le mur. »*



## NOS SUCCÈS

- Pour la première fois dans la législation européenne, l'objectif d'efficacité énergétique de l'Union européenne deviendra contraignant : le nouvel objectif de l'Union européenne pour 2030 est de 11,7 % (par rapport à la référence 2020), contre 2 % actuellement. Pour la première fois dans la législation européenne également, la directive introduit un nouvel article consacré au principe de la priorité à l'efficacité énergétique. Il stipule que les États membres doivent appliquer ce principe dans toutes les grandes décisions d'investissement et de politiques publiques.
- Les obligations annuelles en matière d'économies d'énergie sont le principal outil permettant d'atteindre l'objectif global de la directive. L'accord consiste à augmenter le niveau des économies annuelles entre 2024 et 2030 de 0,8 % actuellement à 1,49 % (moyenne cumulée), ce qui est très proche des 1,5 % proposés par la Commission.
- L'accord conserve des mesures fortes en matière de pauvreté énergétique et crée une définition forte à l'échelle de l'Union. Pour la première fois, les États membres devront mettre en place des mesures pour qu'une part du montant total des économies d'énergie requises soit réalisée parmi les personnes en situation de pauvreté énergétique.
- La directive européenne sur l'énergie, initialement neutre sur le plan technologique, commencera à discriminer les combustibles fossiles, y compris le gaz. Une date de fin a été convenue en 2030 pour les subventions à toute nouvelle source de gaz lorsqu'un système efficace de chauffage et de refroidissement urbain est construit ou que ses unités d'approvisionnement sont substantiellement remises à neuf.
- Grâce à la proposition du groupe Verts/ALE, pour la première fois, des exigences d'efficacité seront fixées pour les centres de données (*data centers*).

## NOS DÉCEPTIONS

- La Commission n'a proposé que des objectifs nationaux « indicatifs », tandis que le Parlement européen s'est prononcé en faveur d'objectifs nationaux contraignants. Seulement aucun État membre n'a soutenu les objectifs nationaux contraignants. Nous avons néanmoins négocié des contributions nationales avec une gouvernance forte, ce qui rend les contributions de facto contraignantes.
- Pour la première fois, un nouvel objectif annuel de réduction de la consommation d'énergie de 1,9 % est introduit pour le secteur public. Malheureusement, les dispositions relatives à l'exemplarité du secteur public ont été affaiblies en raison de la pression considérable exercée par le Conseil. Par exemple, les organismes publics seront exclus de cette obligation jusqu'à la fin 2026 pour les municipalités de moins de 50 000 habitants et jusqu'à la fin 2029 pour celles de moins de 5 000 habitants.
- L'objectif de rénovation annuelle obligatoire de 3 % pour tous les bâtiments publics (nationaux, régionaux ou locaux) a été affaibli à plusieurs égards.

• **Nous avons voté en faveur de l'accord institutionnel, que nous considérons être une réussite.**

## MARIE TOUSSAINT

*« Une meilleure efficacité énergétique est synonyme d'une meilleure protection du climat, d'une transition énergétique réussie et d'une plus grande souveraineté en matière d'énergie. Grâce à la nouvelle directive sur l'efficacité énergétique, l'Union européenne économisera autant d'énergie d'ici 2030 que l'Espagne n'en consommerait au cours de la même période. L'efficacité énergétique sera la priorité absolue à l'avenir. Pour la première fois, des mesures contraignantes seront mises en place pour lutter contre la précarité énergétique ».*

# 6. DIRECTIVE SUR LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS : UN RETARD INDISPENSABLE À RATTRAPER POUR LUTTER CONTRE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

La directive sur la performance énergétique des bâtiments complète la directive sur l'efficacité énergétique en visant spécifiquement le secteur du bâtiment, qui représente 40 % de la consommation finale d'énergie et émet 36 % des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe. Et pour cause : sept bâtiments sur dix sont inefficaces sur le plan énergétique dans l'Union européenne. Et le taux de rénovation énergétique du parc immobilier européen est loin d'être à la hauteur des enjeux puisqu'il n'est que de 1 % par an. Les fenêtres, les portes, les murs et les toits mal isolés laissent échapper de l'énergie, ce qui revient très cher aux ménages, PME et services publics. Environ 54 millions d'Européennes et d'Européens, soit 11 % de la population, sont touché·e·s par la précarité énergétique, dont les deux principales causes sont de faibles revenus et la mauvaise efficacité énergétique des logements. Ces chiffres sont en augmentation depuis le début de la crise énergétique et la hausse des loyers et des prix de l'immobilier aggrave encore ce problème. Si la précarité énergétique a longtemps été associée à la difficulté de se chauffer (20 % des Français·es déclarent avoir souffert du froid au cours de l'hiver 2020-2021), elle concerne également la difficulté à refroidir son logement.

La nouvelle révision de cette directive de 2010 cherche à accentuer le rythme de décarbonation du secteur alors que « deux tiers de l'énergie utilisée pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments sont encore d'origine fossile ». Pour ce faire, un plan d'action visant à rénover le parc immobilier européen va être mis en place pour le transformer en un parc à haute efficacité énergétique et sans émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Il s'agit d'un plan flexible : chaque pays de l'Union européenne est chargé d'élaborer un plan de rénovation national adapté à ses besoins spécifiques et ces plans comprendront des objectifs de rénovation également

fixés au niveau national. La priorité sera donnée aux bâtiments les plus énergivores, où vivent généralement les personnes les plus précaires et les plus touchées par des factures énergétiques élevées. Cette vague de rénovation devrait permettre de booster l'emploi dans le secteur de la construction qui emploie 10 % de la main-d'œuvre de l'Union européenne et où plus de 95 % des entreprises sont des PME.

Au Parlement européen, nous avons obtenu que des protections sociales et des mesures de financement protègent celles et ceux qui ne peuvent pas se permettre des rénovations ou des augmentations de loyer, notamment les locataires. Ces protections comprennent un plafonnement des loyers, une priorité accordée aux subventions à la rénovation, une priorité accordée aux programmes de remplacement des systèmes de chauffage et de refroidissement à base





## MARIE TOUSSAINT

« La question de la performance énergétique des bâtiments est centrale pour le climat, mais c'est un aussi un réel enjeu social. Avant la guerre en Ukraine, nous comptons 30 millions d'Européennes et d'Européens touché-e-s par la précarité énergétique. Cela équivaut à la population réunie de la République tchèque, de la Hongrie et de l'Autriche. Ce chiffre est passé à plus de 50 millions aujourd'hui. La rénovation énergétique des bâtiments est l'un des nombreux exemples qui montrent que l'on peut agir à la fois pour le climat et la justice sociale. Le droit d'accès à des services essentiels comme l'énergie, inscrit dans le Socle européen des droits sociaux, doit être véritablement mis en œuvre. Cela est primordial pour permettre à chacune et à chacun de vivre dans la dignité et de ne pas avoir à choisir entre se chauffer ou pouvoir manger. »

## DAMIEN CARÈME

« Réduire notre consommation d'énergie est l'un des grands enjeux pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Cet objectif n'est atteignable que si nous combinons efficacité et sobriété énergétiques. Cela passe notamment par une meilleure performance énergétique des parcs immobiliers. Sans une révision en profondeur de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, nous risquons de rater nos objectifs climatiques, mais aussi de creuser les injustices sociales. En faisant le choix politique d'une vague de rénovation des bâtiments ambitieuse, nous réduisons l'empreinte carbone du secteur tout en évitant aux plus précaires de subir la double peine liée à l'inconfort thermique et aux factures énergétiques des passoires énergétiques. »

des systèmes fonctionnant à l'énergie renouvelable et le déploiement de milliers de guichets uniques qui fourniront des informations et des conseils gratuits et impartiaux sur la rénovation et l'accès au financement. Nous sommes également allés plus loin que l'ambition de la Commission en demandant que [les bâtiments les moins performants atteignent la classe E d'ici à 2027 \(2030 pour les logements\) et D en 2030 \(2033 pour les logements\)](#). Nous avons également obtenu [l'interdiction des subventions à l'installation de chaudières à combustibles fossiles à partir de 2024](#) et la sortie progressive du chauffage fossile d'ici à 2035 ou 2040, ce qui est une vraie avancée pour la transition juste. Enfin, les bâtiments devront être dotés d'installations solaires à partir de 2027 pour les bâtiments publics et non résidentiels existants, 2029 pour les bâtiments résidentiels et les parkings couverts neufs et 2033 pour les bâtiments en rénovation.

• **Les négociations interinstitutionnelles sur la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments sont actuellement en cours.** Nous négocions afin que l'ambition du Parlement soit préservée dans le compromis final avec le Conseil, notamment au regard des objectifs à atteindre ou des protections sociales.

# 7. UTILISATION DES TERRES ET FORESTERIE (LULUCF) : VERS UNE MEILLEURE PROTECTION DES PUIITS DE CARBONE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

Le règlement sur l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie (LULUCF) prévoit un engagement contraignant pour l'Union européenne consistant à réduire les émissions et à augmenter les absorptions dans les secteurs de l'utilisation des terres et de la foresterie (sols, arbres, plantes, biomasse et bois). Les forêts et les terres peuvent, en effet, absorber et stocker le carbone et appartiennent ainsi à la catégorie des « puits de carbone », qui comprend également les océans et les marais. Les forêts et les terres constituent donc une ressource essentielle dans la lutte contre le changement climatique. Or, la déforestation, dans l'Union européenne comme ailleurs, met en danger ces puits de carbone et la riche biodiversité de nos forêts. Sans protection forte de ces dernières, nous risquons de voir nos puits de carbone devenir des sources émettrices de carbone, qui participeraient à l'accélération du changement climatique. C'est déjà le cas pour certaines forêts [d'Asie du Sud-est, mais aussi de Russie, du Canada, d'Amérique centrale ou de Madagascar](#). Quatre à cinq milliards de tonnes de carbone sont actuellement stockées dans les sols et forêts de France métropolitaine. Ils pourraient être [restitués dans l'atmosphère en cas de destruction](#).

La proposition de la Commission vise à inverser la tendance au déclin des puits de carbone de l'Union européenne en fixant un objectif européen de 310 millions de tonnes (Mt) d'absorptions nettes d'ici à 2030 (contre les 265 millions de tonnes prévues par les règles actuelles), accompagné d'objectifs nationaux contraignants et d'une trajectoire linéaire annuelle visant à augmenter les absorptions nettes dans l'ensemble de l'Union. Les méthodes comptables actuellement opaques que les États membres et l'Union utilisent pour rendre compte des progrès vers les objectifs de l'accord de Paris seraient révisées.

### MARIE TOUSSAINT

*« La surexploitation et l'augmentation des coupes rases continuent à détruire les forêts européennes, qui absorbent 15% de dioxyde de carbone en moins qu'il y a 20 ans. Si les pratiques de gestion actuelles se poursuivent, le puits forestier de l'Union européenne sera réduit de moitié d'ici 2050 et la biodiversité forestière détruite avec elle. »*





## NOS SUCCÈS

- L'objectif d'atteindre 310 Mt d'absorptions nettes d'ici 2030 au sein de l'Union européenne et les objectifs nationaux ont été maintenus. Bien que nous demandions initialement d'atteindre 490 Mt d'absorptions nettes, l'objectif final correspond à celui de la Commission et n'a pas été amoindri par le Conseil.
- Pour la première fois, le principe selon lequel les États membres doivent augmenter leurs puits de carbone a été adopté, avec un objectif contraignant pour 2030 pour chaque État membre.
- Pour la première fois, les États membres devront également rendre compte de la manière dont ils ont pris en compte le principe de l'absence de préjudice significatif (*do no significant harm principle*) lors de l'adoption de politiques et de mesures visant à atteindre leurs objectifs. Bien que le texte ne soit pas aussi ambitieux que nous l'avions initialement proposé, il est dans le dispositif et garantira pour la première fois que le règlement LULUCF ne soit pas seulement un cadre comptable, mais que nous commençons également à évaluer le type de politiques mises en place par les États membres pour gérer leurs puits de carbone. C'est la première pièce du puzzle pour essayer d'influencer les politiques forestières des États membres.
- Il y aura des sanctions dans les cas où les États membres s'éloignent de trop de la trajectoire linéaire annuelle d'augmentation des absorptions prévue.
- Les États membres devront également améliorer les données qu'ils utilisent pour calculer leurs absorptions nettes.

## NOS DÉCEPTIONS

- Les États membres seront autorisés à s'écarter de la trajectoire linéaire annuelle prévue pour augmenter les absorptions. Nous avons essayé autant que possible de limiter cet écart, mais nous n'y sommes pas parvenus. Au lieu de cela, nous avons obtenu que les États membres qui s'écarteraient de cette trajectoire devraient adopter des plans d'action correctifs.
- Les États membres auront accès à des flexibilités pour atteindre leurs objectifs, avec la possibilité d'échanger des quotas entre eux ou d'utiliser des quotas d'un autre règlement (celui sur la répartition de l'effort, voir ci-dessous). Une flexibilité supplémentaire de -178 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> pour l'UE-27 sur l'ensemble de la période est disponible, notamment pour compenser les émissions générées par les perturbations naturelles, par l'impact à long terme du changement climatique. Toutefois, la proposition du Conseil visant à pouvoir exclure totalement les événements météorologiques extrêmes de leurs émissions a été rejetée, ce qui est positif.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord interinstitutionnel.** Bien que les diverses flexibilités accordées aux États membres posent problème, nous avons considéré que l'évolution du règlement d'un simple cadre comptable des émissions à un instrument permettant d'évaluer le type de politiques instaurées par les États membres pour gérer leurs puits de carbone était très positive.

# 8. RÈGLEMENT SUR LA RÉPARTITION DE L'EFFORT : OBJECTIFS CONTRAIGNANTS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS D'ICI 2030

## LES ENJEUX DU DOSSIER

Adopté en 2018, le règlement du « partage de l'effort » (ESR) est le seul texte législatif qui fixe des objectifs annuels contraignants de réduction des émissions pour les États membres. C'est le texte législatif qui couvre le plus grand nombre d'émissions de l'Union européenne (60%) : celles qui proviennent du transport routier, du chauffage des bâtiments, de l'agriculture, des petites installations industrielles et de la gestion des déchets. Le règlement [partage l'effort de réduction \(budget carbone\) entre les États membres](#) en fonction de leurs revenus (PIB/habitants), laissant le soin aux autorités nationales et locales de mettre en place des mesures pour réduire les émissions et accompagner ces secteurs vers la transition écologique.

En 2018, l'objectif fixé était une réduction de 30% des émissions couvertes d'ici 2030 par rapport à 2005 au niveau européen. Pour être en cohérence avec le nouvel objectif européen de réduction des émissions de 55% par rapport à 1990, il a été proposé de passer la réduction de 30% à 40% par rapport à 2005. Le groupe Verts/ALE proposait une option plus ambitieuse pour respecter la limitation de l'augmentation de la température à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels prévue par l'Accord de Paris : une réduction de 55% des émissions par rapport à 2005.

Nous voulions également limiter les flexibilités accordées aux États membres pour les empêcher de retarder l'action climatique. En effet, la Commission européenne proposait de maintenir les possibilités de mise en réserve, d'emprunt et de transfert pour les États membres. Cela signifie que les années où les émissions sont inférieures à leurs quotas d'émission annuels, les États membres peuvent mettre en réserve les excédents et les utiliser les années suivantes. Les années où les émissions sont supérieures à la limite

annuelle, les États membres peuvent emprunter une quantité limitée de quotas pour l'année suivante. Les États membres peuvent acheter et vendre des quotas d'émission à d'autres États membres. Comme les États membres ont largement réduit leurs émissions durant la pandémie, nous souhaitons limiter l'usage des réserves pour éviter de retarder les efforts de réduction des émissions. La Commission voulait également permettre aux États membres d'utiliser une nouvelle réserve liée à une autre directive (celle sur les terres et la foresterie, voir ci-dessus), toujours pour permettre davantage de flexibilité, ce à quoi nous nous opposons fermement.

Enfin, il était important pour nous que la Commission calcule la part équitable de réduction des émissions de chaque secteur, contrôle et rende compte des progrès accomplis et propose de nouvelles mesures pour les secteurs en retard, notamment pour inverser la tendance actuelle de stagnation des émissions agricoles. Nous souhaitons avoir des objectifs climatiques nationaux post-2030, introduire des dispositions relatives à l'accès à la justice, mettre fin à la comptabilisation zéro des émissions des biocarburants et de la biomasse et renforcer la transparence, les mesures correctives et les sanctions.

## NOS SUCCÈS

- La trajectoire pour arriver à la réduction de 40 % a été légèrement resserrée par rapport à la proposition de la Commission.
- La nouvelle réserve proposée par la Commission, qui aurait retardé les efforts de réduction des émissions, a été supprimée.
- Une grande transparence sur l'utilisation des flexibilités et réserves a été obtenue.

## NOS DÉCEPTIONS

- Malgré l'alignement indispensable avec la loi Climat, nous n'avons pas réussi à monter l'ambition de réduction des émissions à 55 % pour s'aligner avec l'Accord de Paris. La réduction contraignante prévue sera de 40 % d'ici 2030 par rapport à 2005.
- Les États membres dont les émissions post-COVID ont été faibles en raison de la lenteur de la reprise économique pourront utiliser toutes les émissions « économisées » au cours des années suivantes.
- Le texte continue de considérer que les émissions de CO<sub>2</sub>, associées aux biocarburants et à la biomasse ne comptent pas, notamment car elles font partie d'un cycle naturel de la forêt. C'est ce qu'on appelle le « comptage zéro », que nous dénonçons car ces émissions sont loin d'être négligeables. En effet, « *par unité d'énergie, les installations de combustion de la biomasse émettent plus de dioxyde de carbone que leurs équivalents à base de combustibles fossiles* ».
- Il y aura uniquement une évaluation par la Commission de l'accès à la justice dans les États membres lors de la révision du règlement sur la gouvernance. Ce n'est donc pas pour maintenant.
- Sur les émissions agricoles, nous sommes également loin de ce que nous souhaitons car il y aura seulement une évaluation de la contribution de l'ensemble des secteurs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Le texte ne prévoit pas d'objectifs climatiques nationaux post-2030.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord interinstitutionnel**, bien que beaucoup des améliorations que nous proposons aient été rejetées. Les négociations ont été difficiles car la Commission et le Conseil se sont alliés contre le Parlement. Nous avons néanmoins considéré que la trajectoire plus stricte obtenue et l'ambition globale de réduction des émissions étaient suffisamment ambitieuses pour que nous puissions soutenir le texte.



# 9. NORMES D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> POUR LES VOITURES ET LES CAMIONNETTES : UN VIRAGE HISTORIQUE

## LES ENJEUX DU DOSSIER

Le transport routier est une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre en Europe, représentant environ 70% des émissions totales de gaz à effet de serre du secteur des transports et environ 15% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Mais c'est aussi l'un des secteurs qui peut réduire rapidement les émissions. Non seulement parce que la technologie s'améliore rapidement, mais aussi parce que les voitures électriques deviennent rapidement l'option la moins chère.

La proposition de règlement revoit à la hausse les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour 2030 et fixe un nouvel objectif de 100% pour 2035. Cela signifie que toutes les nouvelles voitures ou camionnettes mises sur le marché de l'Union européenne à partir de 2035 devront être des véhicules à émission nulle. La Commission proposait également d'augmenter l'objectif de réduction des émissions pour 2030 à moins 55% pour les voitures (37,5% auparavant) et moins 50% pour les camionnettes (31% auparavant).

**KARIMA DELLI**

présidente de la commission  
des transports et du tourisme (TRAN)

*« Nous avons enfin pris un virage historique en mettant fin à la vente des voitures essence et diesel en Europe en 2035. Il nous restera 13 ans pour accompagner l'industrie automobile et la décarboner. Nous serons aux côtés des salarié·e·s pour rendre la transition la plus juste possible, afin qu'aucun site ne soit fermé et qu'aucun emploi ne soit perdu. »*





## NOS SUCCÈS

- Il n'y aura plus de véhicules à moteurs thermiques vendus en Europe à partir de 2035.
- Le Parlement européen a réussi à augmenter la part des véhicules à émissions nulles ou faibles que les constructeurs doivent vendre pour obtenir un bonus sur leurs objectifs globaux en matière de CO<sub>2</sub> à partir de 2025.
- La Commission présentera une proposition visant à augmenter la part des véhicules à émissions nulles dans les flottes d'entreprises publiques et privées en 2023.
- Dans le cadre du réexamen de 2027, la Commission étudiera également la possibilité de fixer des objectifs minimaux d'efficacité énergétique pour les véhicules à émissions nulles.
- La Commission adoptera des actes délégués d'ici 2025 afin de définir une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie.



## NOS DÉCEPTIONS

- Le Parlement a dû accepter une demande allemande visant à créer une nouvelle catégorie de véhicules fonctionnant exclusivement aux carburants de synthèse neutres en carbone qui pourront être mis sur le marché. La filière automobile, tout comme l'industrie pétrolière, « fonde de gros espoirs sur les carburants de synthèse qui permettraient de prolonger l'utilisation des moteurs thermiques ». Nous sommes contre cette technologie à la fois très onéreuse et énergivore qui émet autant d'oxydes d'azote (NOx) que ses équivalents à carburant fossile.
- L'Allemagne n'a pas hésité à revenir sur la décision du Conseil de valider l'accord interinstitutionnel, en bloquant un vote formel sur la signature de l'accord pour obtenir ce point. Cette façon d'agir a été critiquée de toute part.
- Les petits constructeurs automobiles (principalement des fabricants de voitures de luxe) produisant moins de 10 000 véhicules par an continueront à bénéficier de la possibilité d'être exemptés de ces normes de CO<sub>2</sub> jusqu'à la fin de l'année 2035. Le tristement célèbre « amendement Ferrari » était, en effet, inclus à la fois dans les mandats du Parlement et du Conseil, il n'y avait donc aucune chance de s'en débarrasser dans les trilogues.

## MARIE TOUSSAINT

*« L'amendement Ferrari est le symbole de l'injustice climatique. Conservateurs et extrême droite sont prêts à tout pour protéger les privilèges des plus aisés. Au détriment de la justice sociale et de l'urgence écologique, ils retardent le plus possible l'action pour le climat et font en sorte que, si action il y a, elle repose sur le plus grand nombre plutôt que sur les riches. »*

- **Nous avons voté en faveur de cet accord interinstitutionnel qui est un premier pas important pour la transition du secteur automobile.**

# 10. RÈGLEMENT FUELEU MARITIME : UNE PREMIÈRE AU NIVEAU MONDIAL

## LES ENJEUX DU DOSSIER

En 2018, le transport maritime a généré [2,9% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>](#). Dans l'Union européenne, les navires ont généré 13,5% de l'ensemble des émissions de GES provenant des transports en 2018 (contre 71% pour le transport routier et 14,4% pour l'aviation). Ce règlement a pour objectif de faire baisser la teneur en carbone des carburants utilisés par le transport maritime et de favoriser le déploiement des carburants durables. La Commission proposait plus spécifiquement d'introduire des limites d'intensité de carbone de l'énergie utilisée à bord des navires et d'imposer [l'utilisation de l'alimentation électrique à quai](#) dans les ports de l'Union européenne. Les réductions de l'intensité annuelle moyenne des émissions de GES de l'énergie utilisée à bord des navires commenceraient à partir de 2025, avec une réduction de 2% par rapport à un scénario de référence de 2020, augmenteraient progressivement jusqu'à atteindre 75% en 2050.

Nos négociations ont mal débuté au niveau du Parlement européen avec des ambitions limitées voire contradictoires, des formulations vagues sur la certification des carburants alternatifs, pas de référence à la neutralité carbone pour 2050, aux émissions de méthane ou au fait qu'une transition réussie pourrait être favorisée par la réduction de la vitesse ou la conception de la coque. Notre objectif principal était de ne pas descendre en-dessous de l'ambition du texte proposé par la Commission.

### KARIMA DELLI

*« Nous regrettons de ne pas être parvenus à exiger la neutralité carbone d'ici 2050. Néanmoins, l'obligation de branchement à quai est une vraie avancée pour la qualité de l'air et la santé des Européen-ne-s : un navire de croisière en escale pollue en effet autant qu'un million de voitures, en termes d'émission de particules fines et de dioxyde d'azote. Cette obligation était très attendue par de nombreux riverains de ports comme l'ont montré les mobilisations à Ajaccio et Marseille. »*





## NOS SUCCÈS

- Les objectifs de baisse de la teneur en carbone des carburants (l'année de référence est 2020) sont rehaussés par rapport à la proposition de la Commission : ils vont de 2 % de réduction à partir de 2025 à 80 % à partir de 2050.
- Le branchement des bateaux de croisière et porte-conteneurs à quai sera obligatoire à partir de 2030. Cela permettra aux bateaux de fonctionner à quai sans utiliser le fioul de leurs réservoirs, ce qui est à l'origine d'émissions polluantes particulièrement néfastes, notamment au regard de la pollution de l'air dans les villes portuaires et sur les littoraux. Nous aurions néanmoins souhaité que l'obligation soit étendue à tous les types de navires et à tous les ports européens.
- Un quota de 2 % de carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) pourra être imposé à partir de 2034.
- Les cultures destinées à l'alimentation humaine et animale sont exclues des carburants alternatifs, de même que les huiles de cuisson et les graisses animales.
- Un facteur de récompense a été introduit pour soutenir la propulsion vélique, c'est-à-dire les navires à voile.

## NOS DÉCEPTIONS

- Une clause d'équivalence permettra aux armateurs d'atteindre les quotas minimaux avec des biocarburants et des carburants de synthèses bas carbone, donc issus du nucléaire. L'inclusion du nucléaire a une nouvelle fois été possible du fait du fort lobbying de la France et des pays nucléarisés.
- Bien que les objectifs à atteindre soient plus élevés que ceux de la Commission, ce texte ne permettra pas d'atteindre l'objectif européen de neutralité carbone d'ici 2050.

- **Nous avons voté en faveur de cet accord interinstitutionnel** qui reste une avancée et la première législation de ce genre au niveau mondial. Il est même meilleur que la première lecture du Parlement.





# 11. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU SECTEUR DE L'AVIATION : VERS LA FIN DES QUOTAS GRATUITS POUR LE SECTEUR

## LES ENJEUX DU DOSSIER

Le secteur de l'aviation génère [15.7% des émissions de CO<sub>2</sub>](#) liées au transport dans l'Union européenne et [3.7% des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ensemble de l'économie de l'Union européenne](#). À l'échelle mondiale, [les émissions du secteur de l'aviation devraient tripler d'ici 2050](#). Les vols sont également à l'origine d'autres types d'émissions dont l'impact sur le climat est deux fois plus important que les émissions de carbone. Depuis 2012, les vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) sont couverts par le marché carbone européen (ETS). Les vols internationaux depuis et en provenance de l'Union européenne sont couverts par CORSIA, l'équivalent de l'ETS de l'aviation au niveau mondial. Il a été adopté en 2018 et les États membres y participent depuis sa phase pilote en 2021.

CORSIA s'est avéré être un programme climatique très peu ambitieux : contrairement à l'ETS, CORSIA ne vise pas à réduire progressivement les émissions, mais à les stabiliser au niveau de 2019, année durant laquelle les émissions ont atteint un niveau record. En outre, [les quotas de CORSIA sont beaucoup moins chers que les quotas de l'ETS européen](#).

CORSIA semble aujourd'hui être utilisé comme une excuse pour ne pas couvrir l'ensemble des vols intra et extra EEE par l'ETS, qui reste plus ambitieux. D'ailleurs, même en étant plus ambitieux, l'ETS a lui-même d'énormes limites puisque [82% des quotas du secteur de l'aviation au sein de l'ETS sont donnés gratuitement](#). Pourtant, si on considère que les quotas gratuits auraient la possibilité de réduire le risque de délocalisation pour les entreprises, le risque de délocalisation d'un vol Paris-Varsovie est quelque peu... inexistant, ce que la Commission a elle-même reconnu. Au final, il n'existe donc pas de réelles incitations pour les compagnies aériennes à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>, que ce soit au sein de l'Union européenne ou à l'extérieur.

Nous demandons ainsi la fin des quotas gratuits dont bénéficie l'aviation et ce le plus vite possible. Les compagnies aériennes ne doivent pas être autorisées à continuer à émettre des tonnes de carbone gratuitement quand les autres moyens de transport paient pour les leurs. Nous souhaitons aussi étendre le marché carbone aux vols internationaux qui représentent la majeure partie des émissions du secteur européen de l'aviation. Nous voulons également que l'ETS prenne en compte d'autres types d'émissions que les émissions de carbone afin de correspondre réellement aux dommages causés par ce secteur. Enfin, nous considérons que les recettes de l'ETS aviation devraient être réinvesties pour continuer à décarboner le secteur.

## NOS SUCCÈS

- Les quotas gratuits pour l'aviation seront totalement supprimés d'ici 2026. Le Parlement demandait 2025 et le Conseil 2027.
- La Commission procédera à un réexamen de CORSIA d'ici 2026. Si, fin 2025, CORSIA n'a pas été renforcé en vue d'atteindre son objectif global à long terme d'émissions nettes de carbone nulles d'ici à 2050, la Commission proposera que l'ETS aviation s'applique aux émissions de tous les vols au départ de l'Union européenne à partir de 2027.
- L'ETS s'appliquera aux vols à destination et en provenance de pays tiers n'appliquant pas le CORSIA à partir du 1er janvier 2027.
- Suite à des études conduites dès 2025, la Commission présentera, d'ici à 2028, un rapport et une proposition législative visant à étendre le champ d'application de l'ETS aviation aux émissions autres que le CO<sub>2</sub>.

## NOS DÉCEPTIONS

- Le Parlement a dû renoncer à ses demandes d'affectation des recettes de l'ETS, à l'exception d'une déclaration de la Commission selon laquelle 5 millions d'euros seront consacrés à la décarbonation du secteur de l'aviation à partir du fonds pour l'Innovation.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord institutionnel** qui est une bonne base pour réduire les émissions du secteur de l'aviation et avancer plus vite sur le sujet si la situation reste bloquée au niveau international.

# 12. RÈGLEMENT ReFuelEU AVIATION : DES CARBURANTS FOSSILES AUX CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES

## LES ENJEUX DU DOSSIER

L'aviation est l'un des rares secteurs où les émissions ont augmenté depuis 1990. Selon la Commission européenne, les émissions directes de l'aviation représentent [3% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne](#) et plus de 2% des émissions mondiales. La proposition ReFuelEU aviation vise à stimuler l'utilisation de « carburants aéronautiques durables » (CAD) dans les aéroports européens. Le but serait donc de remplacer le kérosène par des alternatives moins polluantes. Pour cela, le règlement fixe des objectifs pour l'utilisation des CAD dans les aéroports de l'Union européenne, qui augmenteront au fil du temps. Il devrait stimuler la production de ces carburants en Europe et conduire à une réduction progressive des émissions en vue d'atteindre la neutralité climatique en 2050. La proposition détermine également les carburants que l'Union européenne définit comme des carburants aéronautiques « durables ».

L'un des principaux enjeux du dossier était de savoir si l'électricité d'origine nucléaire pourrait entrer dans la catégorie des CAD et quels biocarburants seraient inclus dans cette même catégorie. Le Conseil proposait, par exemple, d'inclure certains carburants comme le distillat d'acide gras de palme dans les CAD, ce à quoi nous étions fortement opposés. Ce sous-produit du processus de raffinage de l'huile de palme a, en effet, des [émissions de GES supérieures à celles du kérosène](#), sans compter les impacts majeurs de la culture d'huile de palme sur la déforestation et l'effondrement de la biodiversité.

KARIMA DELLI

*« Les cultures alimentaires n'ont pas leur place dans les carburants pour l'aviation. Une large coalition d'organisations environnementales et la partie la plus progressiste de l'industrie aérienne se sont engagées pour un avenir avec des carburants d'aviation durables. Il serait véritablement irresponsable de brûler des aliments dans nos avions et de défricher davantage de forêts pour la culture de l'huile de palme, juste pour pouvoir faire du greenwashing aérien. »*





## NOS SUCCÈS

- Pour la première fois, l'Union européenne disposera d'une législation établissant une feuille de route cohérente pour la décarbonisation de l'aviation, imposant des obligations à un secteur qui a longtemps été laissé à l'écart des obligations à cet égard.
- En termes d'ambition, nous sommes proches du mandat du Parlement européen de 2 % de CAD d'ici 2030 et allons au-delà de la proposition initiale de la Commission.
- Les biocarburants les plus néfastes, tels que les distillats d'acides gras de palme, les matières dérivées du palmier et du soja et les biocarburants issus de cultures vivrières et fourragères restent exclus des carburants considérés comme durables.
- Nous avons réussi à inclure, dans la clause de révision, une action plus concrète sur les émissions de l'aviation autres que le CO<sub>2</sub>, avec l'obligation pour la Commission de présenter un rapport (dans le cadre de la révision ou même avant) comprenant des mesures concrètes pour s'attaquer à la teneur en aromatiques et en soufre des carburants.

## NOS DÉCEPTIONS

- Les carburants électriques à faible teneur en carbone, qui peuvent donc être produits par l'énergie nucléaire, ont été inclus dans la définition des carburants aéronautiques « durables » et pourront donc servir pour atteindre les objectifs fixés. Cela est dû au fort lobbying de la France et d'autres pays nucléarisés qui n'ont pas voulu changer leur position sur ce point, quitte à conduire à un blocage des négociations en décembre 2022.
- Nous n'avons pas atteint l'objectif souhaité de 100 % de CAD pour 2050. Un objectif de 70 % a été convenu. Il reste néanmoins supérieur à la proposition initiale de la Commission de 63 % (la position adoptée par le Parlement était de 85 %). Dans tous les cas, les objectifs pour ces dates seront revus à l'avenir.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord**, malgré l'inclusion du nucléaire. Il est en effet un premier pas dans la bonne direction pour réduire l'utilisation des énergies fossiles dans le secteur de l'aviation, sans pour autant sacrifier nos cultures et mettre en péril la sécurité alimentaire. Le vote final aura lieu en plénière en septembre 2023.

# 13. INFRASTRUCTURE POUR CARBURANTS ALTERNATIFS : FACILITATION ET DÉMOCRATISATION DU DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

## LES ENJEUX DU DOSSIER

En 2021, la Commission a proposé de remplacer la directive actuelle sur les infrastructures pour carburants alternatifs (AFID) par un règlement (AFIR). Adoptée en 2014, l'actuelle directive a été établie dans le but d'encourager le développement de stations de ravitaillement en carburant alternatif et de points de recharge pour une série de modes de transport. Au moment de son adoption, l'utilisation de carburants alternatifs dans le secteur des transports n'en était qu'à ses balbutiements. Toutefois, depuis 2014, le rôle que les infrastructures de recharge et de ravitaillement peuvent jouer dans la décarbonation du secteur des transports est de plus en plus reconnu, bien qu'elles aient été peu déployées.

L'une des principales préoccupations de la Commission était qu'en raison du statut de la législation, qui est une directive, et de l'absence d'objectifs quantifiables, les États membres n'en faisaient pas assez pour soutenir le passage à des modes de transport plus sobres en carbone, en particulier dans le domaine de l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques. Avec la fin de la vente des véhicules thermiques d'ici 2035, il apparaît plus que jamais nécessaire de mettre en place des mesures contraignantes pour exiger davantage d'infrastructures de recharge, notamment d'infrastructures de recharge publiques facilement accessibles. Leur manque est, en effet, un obstacle majeur à l'adoption des véhicules électriques. D'autres types d'infrastructures de recharge et de ravitaillement sont également couverts par AFIR, notamment les infrastructures qui seraient principalement conçues pour les combustibles fossiles et l'hydrogène et pour l'alimentation en électricité des aéronefs, des véhicules et des navires à l'arrêt.

### KARIMA DELLI

*« Avec la réforme du règlement concernant les infrastructures des carburants alternatifs, l'Union européenne fait en sorte que les automobilistes puissent conduire leurs véhicules électriques en toute tranquillité et qu'ils puissent également payer et comparer les prix de la recharge aisément. Sans infrastructure durable, pas de transport durable. Ce texte est la pierre angulaire d'une transition dans le secteur des transports, responsable d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'Union européenne. Nous comptons à présent sur les constructeurs et les opérateurs pour prendre leurs responsabilités. »*

Ce dossier était pour nous une opportunité de renforcer la confiance des consommatrices et des consommateurs ainsi que des entreprises dans les véhicules électriques, ce qui permettrait de créer des milliers de nouveaux emplois, de favoriser l'abandon des véhicules à moteurs thermiques et de réduire de manière significative la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.





## NOS SUCCÈS

- Les objectifs concernant le parc automobile ont été revus à la hausse par rapport aux positions de la Commission et du Parlement européen, ce qui est positif car cela signifie que davantage d'infrastructures de recharge seront déployées par rapport au nombre de voitures électriques immatriculées.
- Notre groupe a joué un rôle central dans l'inclusion d'exigences contraignantes pour le secteur ferroviaire, qui devraient contribuer à l'abandon des trains à moteur diesel.
- Il y aura des exigences obligatoires pour le déploiement de stations de recharge pour les camions électriques sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) entre 2025 et 2030.
- Le texte requiert l'alimentation en électricité des aéronefs stationnaires dans les aéroports principaux RTE-T d'ici à 2025 et dans l'ensemble des aéroports RTE-T d'ici à 2030. Cela permettra d'éviter de brûler du kérosène.
- Toutes les nouvelles stations de recharge sur les grands axes devront permettre des paiements ad hoc par carte de paiement ou sans contact. C'est une belle avancée car les paiements se font encore largement aujourd'hui avec des QR code ou des abonnements, ce qui pénalise les personnes exclues du monde numérique, comme certaines personnes âgées. En France, [15 à 20 % de la population n'utilise pas Internet](#).

## NOS DÉCEPTIONS

- C'est une occasion manquée de mettre en place des objectifs contraignants pour le déploiement d'infrastructures de ravitaillement en ammoniac et en hydrogène renouvelable dans les ports maritimes.
- Les objectifs pour le déploiement de l'électricité à terre dans les ports maritimes sont trop faibles.
- L'exemption de l'utilisation de l'électricité dans les aéroports pour les jets privés est décevante.
- Malgré notre demande que les États membres mettent en place des plans de déploiement d'infrastructures de recharge pour les vélos électriques, l'accord final exige seulement que la Commission évalue une telle option dans le cadre de la révision.
- Nous n'avons pas réussi à mettre en place des exigences visant à garantir une tarification plus transparente pour la recharge des véhicules électriques et comparable à celle des autres véhicules. Mais, grâce à notre groupe, pour les nouvelles stations de recharge rapide, les prix devraient être indiqués de manière standardisée - en euros par kWh.

- **Nous avons voté en faveur de l'accord interinstitutionnel** qui permettra d'enfin développer ces infrastructures pour carburants alternatifs dont nous avons tant besoin pour réduire notre consommation d'énergies fossiles.

# 14. TAXATION DE L'ÉNERGIE : BLOCAGE SUR LA TAXATION JUSTE DES CARBURANTS EN FONCTION DE LEUR IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT

## LES ENJEUX DU DOSSIER

La fiscalité relève de la compétence des États membres. En ce qui concerne les taux d'imposition, la législation de l'Union européenne ne fixe que des taux minimaux harmonisés afin d'éviter les distorsions du marché. La directive sur la taxation de l'énergie (DTE) établit des [règles structurelles et fixe des taux minimaux pour la taxation des produits énergétiques utilisés comme carburants et combustibles de chauffage, ainsi que pour l'électricité](#). Son objectif initial était de garantir le bon fonctionnement du marché unique de l'énergie dans l'Union européenne et d'éviter les distorsions de commerce et de concurrence qui pourraient résulter des différences entre les systèmes fiscaux nationaux. Les États membres sont libres de fixer leurs propres taux tant que les taux minimaux sont respectés. En effet, la majorité des États membres taxent la plupart des produits énergétiques et, dans certains cas, l'électricité, à un niveau nettement supérieur aux taux minimaux de la directive sur la taxation des produits énergétiques.

La directive actuelle n'établit pas de lien entre les taux d'imposition minimaux des carburants et leur contenu énergétique ou leur impact sur l'environnement et ne reflète pas les cadres politiques de l'Union européenne en matière de climat et d'énergie. Le but de la révision est de corriger ce fait en supprimant les désavantages pour les technologies propres et en introduisant des niveaux de taxation plus élevés pour les combustibles et carburants inefficaces et polluants.

Au Parlement européen, les groupes de droite ont manœuvré pour enliser la révision de cette directive en demandant de réaliser une nouvelle étude d'impact. Cette stratégie du rapporteur ECR (groupe ultraconservateur) Johan Van Overtveldt, soutenu par le groupe de droite et par les libéraux de Renaissance,

## CLAUDE GRUFFAT

Membre de la sous-commission  
des affaires fiscales (FISC)

*« L'actuelle directive sur la taxation de l'énergie n'est ni juste ni verte. C'est pourquoi nous demandons une adaptation des taux de taxation en fonction de l'inflation. Que cette négociation prenne du temps, c'est normal, et surtout dans le contexte de montée des prix de l'énergie. Néanmoins, l'exception de taxation pour le kérosène dans le secteur de l'aviation ne peut perdurer : il est temps que les pollueurs paient leur juste part ! ».*



a pour but de rendre impossible l'approbation de ce dossier dans le cadre du mandat actuel. En effet, même si le Parlement n'a qu'un rôle consultatif dans ce dossier, le Conseil ne peut adopter la proposition de révision en l'absence de position du Parlement.

• Le texte est aujourd'hui bloqué au Parlement européen du fait de la manœuvre de l'extrême droite, de la droite et des libéraux. Il ne sera probablement pas adopté avant la fin de la mandature.

Merci aux équipes de Benoît Biteau, Damien Carême, David Cormand, Karima Delli, Claude Gruffat, Yannick Jadot et Marie Toussaint ainsi qu'à l'équipe de la délégation.

© Europe écologie juillet 2023  
Parlement européen  
Groupement Tournesol  
Bât. ALTIERO SPINELLI  
60, rue Wiertz / Wiertzstraat 60  
B-1047 Bruxelles/Brussel  
Belgique

europeecologie.eu

-  @euroecolos
-  @euroecolos
-  euroécolos
-  europeecologie

