

25 oct. 2022 – Dans la lignée de l'Accord de Paris, l'UE travaille à la mise en place d'une réglementation pour transformer durablement son économie.

Le Pacte vert lancé par l'Union européenne devrait impacter fortement l'économie des vingt-sept Etats membres. Ce plan pourrait s'apparenter par son ampleur au passage à l'euro (1999 et 2002) ou à la création du marché unique (1993). Il vise à faire de l'Europe le premier continent climatiquement neutre en 2050 selon les mots d'Ursula Von Der Leyen (Cf. : annexe 1), Présidente de la Commission européenne, avec un objectif intermédiaire (*Fit for 55*) d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport aux niveaux de 1990.

En partenariat avec Cereinec, entreprise spécialisée dans l'information à haute valeur ajoutée pour dirigeants, Sindup vous propose cette note de tendance sur les enjeux liés au Green Deal.

LES QUATRE PRINCIPAUX SECTEURS CIBLÉS PAR CETTE RÉGLEMENTATION

L'adoption de cette nouvelle réglementation pourrait se traduire par des mesures sectorielles contraignantes, et plus spécifiquement pour quatre secteurs économiques.

• **Transports**

Le secteur du transport, sous toutes ses formes, sera sans doute le secteur le plus impacté. À titre d'exemple, le secteur automobile, qui porte l'ambition de zéro émission pour les voitures neuves d'ici à 2035 (Cf. : annexes 2 et 3). Le marché s'oriente inéluctablement vers l'électrique et l'hydrogène avec des stations de recharge électriques disponibles tous les 60 kilomètres et des bornes de recharge hydrogène tous les 150 km. Les transports maritimes et aériens complètent la liste des mobilités ciblées, avec l'adoption de carburants mixtes durables.

• **Construction**

Le secteur de la construction devra opérer une véritable transition énergétique pour se conformer à la réglementation. Il est notamment question d'inclure une valeur de référence de 49% d'énergies renouvelables dans les bâtiments d'ici à 2030. Sur cette même période, les obligations en matière d'économies d'énergie des bâtiments pourraient être multipliées par deux pour lutter contre les passoires thermiques.

• **Agriculture-Sylviculture**

Les mesures sectorielles dans l'agriculture et la sylviculture viendront compléter la baisse des émissions de CO² des autres secteurs économiques. En effet, il est ici question de développer des puits de carbone naturels pour absorber près de 310 millions de tonnes de CO². L'UE envisage également la plantation d'au moins 3 milliards d'arbres supplémentaires, ainsi que la neutralité climatique des terres en 2035.

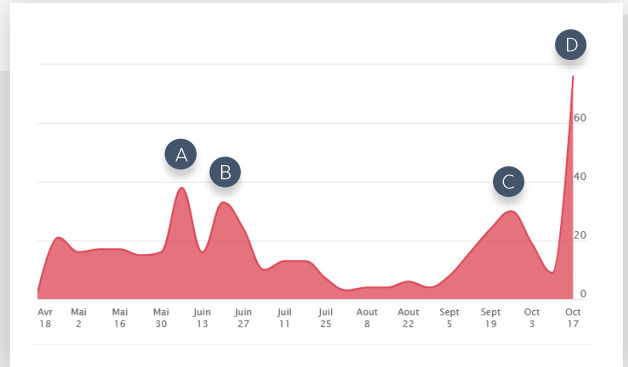
• **Energie**

Enfin, l'énergie est le dernier secteur ciblé par le Green Deal. Un objectif contraignant de 40% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique de l'UE pourrait être instauré. Des taxes pourraient également être mises en place sur les produits énergétiques, tandis que d'autres énergies comme le biogaz, le biométhane et l'hydrogène renouvelable pourraient être favorisées.

RENFORCER LE MARCHÉ CARBONE & INCLURE UN VOILET SOCIAL

Au-delà des mesures sectorielles, le Pacte vert européen modifie le « système d'échange de quotas d'émission de carbone », la « bourse » où les entreprises échangent leurs droits à polluer qui leur sont attribués. Ces quotas vont être drastiquement réduits. Les transports maritime et routier vont y être inclus ainsi que le bâtiment mais, lui, dans un système distinct. De plus, un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, avec une taxe carbone, sera progressivement créé entre 2023 et 2026 pour empêcher tout effet néfaste sur la compétitivité internationale de l'Europe. Cette taxe frappera certaines importations (électricité, acier, fer aluminium, ciment ou engrais)

Sur le volet social, 160 000 emplois verts supplémentaires pourraient être créés. Comme le Green Deal est susceptible d'impacter certains ménages, un fonds social climat de 144,4 milliards d'euros verra le jour.



Courbe de visibilité sur la thématique du Green Deal, sur la base de 461 articles francophones publiés entre le 22 avril et le 21 octobre 2022

- A – Le Parlement Européen adopte l'interdiction de la vente de voitures thermiques neutres en 2035
- B – La Commission Européenne dévoile son plan pour réduire de moitié l'utilisation des pesticides et les risques qui y sont liés d'ici 2030
- C – Election de Giorgia Meloni au poste de Première Ministre en Italie, un possible obstacle pour la mise en œuvre du Green Deal
- D – Report par la Commission Européenne du plan contre les substances chimiques et toxiques. Signature d'un partenariat sur les énergies vertes entre l'UE et le Maroc



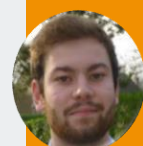
« Il y a un lobbying très fort des industriels allemands de l'automobile et du BDA (ndlr : le patronat allemand). Les décisions européennes en matière de mobilité seront largement influencées par eux »

● FONCTIONNAIRE EUROPÉEN PROCHE DU DOSSIER,
Sur les décisions en matière de mobilité (Cf. : annexe 4)



« Les débats portent sur des questions très techniques qu'il est nécessaire pour les entreprises du secteur de suivre, voire de précéder par des actions d'intelligence économique – précédant le lobbying »

● CORRESPONDANT CEREINEC À BRUXELLES,
Sur la mise en place d'un règlement « batteries » (Cf. : annexe 5)



« Cette nouvelle feuille de route européenne conditionnera l'évolution du secteur agricole français dans les prochaines années, voire les prochaines décennies »

● GEOFFROY OUDOIRE,
Ingénieur Recherche & Développement chez ARVALIS – Institut du végétal, dans Perspectives Agricoles le 01/02/2021

Il pourra par exemple aider les plus modestes dans leurs projets de rénovation thermique ou de changement de moyen de locomotion. L'acceptabilité des citoyens européens est aussi un enjeu important pour la bonne mise en œuvre du Green Deal.

CHRONOLOGIE DU GREEN DEAL

Le Pacte vert a été lancé en décembre 2019. Il devra être travaillé par l'Union Européenne sous les présidences de la République Tchèque (2^{ème} semestre 2022), de la Suède (1^{er} semestre 2023) et de l'Espagne (2^{ème} semestre 2023). Notons cependant que la guerre en Ukraine a retardé le processus.

- **2019** : Ursula Von Der Leyen, Présidente de la Commission Européenne, présente un plan pour rehausser les objectifs de réductions des émissions de CO² à 50% en 2030. Le Conseil Européen valide la poursuite du projet ;
- **2020** : Le Parlement Européen vote en faveur de l'accord et demande des objectifs plus ambitieux ;
- **2021** : La Commission présente Fit for 55, une batterie de propositions comprenant des mesures concrètes pour atteindre ses objectifs climatiques ;
- **2023/2024** : Le Conseil et le Parlement européen votent la version finale du Green Deal. Les efforts de chaque Etat seront calculés en fonction du PIB/habitant ;
- **2030** : L'UE atteint son objectif de réduction des émissions d'au moins 55% par rapport aux niveaux de 1990 ;
- **2050** : L'UE atteint son objectif de neutralité climatique.

DE NOMBREUSES INCONNUES SUBSISTENT

L'élaboration et la mise en œuvre du Pacte Vert européen fait émerger de nombreuses questions, auxquelles il n'est pas encore possible de répondre

Le dispositif est-il suffisamment ambitieux pour permettre à l'UE d'atteindre son objectif climatique à l'horizon 2030 ? Sera-t-il adopté rapidement en l'état ? Si ce n'est pas le cas, quelles sont les alternatives pertinentes ?

Ces interrogations reviennent régulièrement dans la presse. En 2020, l'économiste Jean Pisani-Ferry se posait la question du réalisme et de la suffisance de ce Pacte. Le Réseau Action Climat s'est également demandé s'il s'agissait d'un réel Pacte Vert ou d'une manœuvre de greenwashing, tout en pointant du doigt des contraintes « sur les consommateurs plutôt que sur les industriels ». Plus récemment, la guerre en Ukraine a porté un coup aux ambitions du Green Deal avec le retour du charbon et le renoncement à l'objectif de baisse de 50% des pesticides d'ici 2030. Sans évoquer l'émergence d'une vision alternative du Green Deal du côté de la droite italienne qui se focalise sur les enjeux de souveraineté alimentaire.

Le travail législatif devrait donc s'étendre sur plusieurs années. Les lois européennes devront ensuite être transposées dans les législations nationales, ce qui occasionnera des allers-retours avec Bruxelles.

L'ADOPTION DE CETTE LÉGISLATION, ENTRE DÉBATS ET LOBBYING

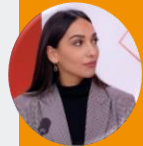
Chacune de ses législations sont proposées par la Commission européenne et doivent être adoptées par le Parlement et le Conseil des ministres dans les mêmes termes, ce qui exige des « Trilogues » au cours desquels les trois institutions négocient des compromis. Des lobbyistes de différents secteurs interfèrent avec les trois institutions, notamment au moment des Trilogues très techniques.

En octobre 2021, des documents dévoilaient les intentions du Copa Cogeca d'influencer sur les mesures sectorielles liées à l'agriculture en utilisant notamment son partenariat avec le média européen Euractiv. D'autres secteurs, comme l'industrie automobile, ont essayé d'empêcher l'adoption du plan Fit for 55 selon le Think Tank indépendant InfluenceMap. L'eurodéputé Pascal Canfin (Renew Europe) évoquera même un « tsunami de lobbying ». Très récemment, Le Monde a aussi dévoilé le probable report du règlement Reach à 2023, texte qui prévoyait d'interdire les substances toxiques pour la santé et l'environnement. Une victoire à attribuer aux lobbys de l'industrie chimique selon l'eurodéputé Maria Alena (Alliance progressiste des socialistes et démocrates).



« Avec la guerre Russe en Ukraine, l'élément du Pacte vert qui est devenu encore plus important, c'est la transition vers les énergies renouvelables. Le Pacte vert, au-delà de son objectif de réduction des émissions, est devenu l'instrument pour créer une vraie souveraineté énergétique européenne »

- FRANS TIMMERMANS,
Commissaire européen à l'Action pour le climat, dans le Grand Continent le 12/09/2022



« Le plan législatif de l'UE pourrait demander des efforts considérables aux Européens « ordinaires » en ne prenant pas suffisamment en compte les inégalités de revenu au sein et entre pays ou encore l'augmentation des émissions des Européens les plus riches »

- SOFIA KABBEJ,
Chercheuse à l'IRIS spécialisée sur les questions de gouvernance de la sécurité climatique et de géo ingénierie, dans une interview pour l'IRIS le 22/07/2021



« Le Green Deal européen est un enjeu absolument majeur : démontrer que l'on peut, à l'échelle d'un continent de 500 millions d'habitants, créer le cercle vertueux d'une transformation profonde de notre économie sans fracturer nos sociétés »

- PASCAL CANFIN,
Président de la Commission Environnement du Parlement Européen, dans une tribune pour l'Institut Montaigne le 28/04/2021

POUR EN SAVOIR PLUS

- Site du pacte vert pour l'Europe
https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr
- Communication de la Commission Européenne pour présenter le pacte vert européen
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>
- Fiches d'information « Mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe »
https://ec.europa.eu/info/publications/delivering-european-green-deal_fr
- Observatoire du Green Deal
<https://www.observatoire-greendealeu/>
- Communiqué de l'ONU du 26/10/22 « Les plans climatiques restent insuffisants : Nécessité de plus d'ambition » sur la sortie des nouveaux rapports ONU Climat (Cf. : Annexe 6)

ANNEXE 1 : MODERNISER NOTRE ÉCONOMIE, NOTRE SOCIÉTÉ ET NOTRE INDUSTRIE »

« Le pacte vert pour l'Europe (...) se concentre sur un objectif : faire de l'Europe le premier continent climatiquement neutre d'ici à 2050. (...) la Commission européenne propose de porter l'objectif de réduction des émissions pour 2030 à au moins 55 %. Je reconnais que cette augmentation de 40 % à 55 % est trop importante pour certains et insuffisante pour d'autres. Mais notre analyse d'impact montre clairement que notre économie et notre industrie peuvent y faire face (...) Et si d'autres suivent notre exemple, le monde pourra maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5 degré Celsius (...) Nous pouvons le faire. Nous avons déjà montré que nous en étions capables. Alors que les émissions ont chuté de 25 % depuis 1990, notre économie a crû de plus de 60 % (...) De plus en plus de jeunes militent pour le changement. De plus en plus d'éléments prouvent que ce qui est bon pour le climat est bon pour l'économie et bon pour nous tous. Et nous avons solennellement promis de ne laisser personne de côté pendant cette transformation (...) La réalisation de ce nouvel objectif permettra de réduire notre dépendance à l'égard des importations d'énergie, de créer des millions d'emplois supplémentaires et de réduire de plus de moitié la pollution atmosphérique. Pour y arriver, nous devons commencer maintenant (...) Mais la mission du pacte vert pour l'Europe va bien au-delà de la réduction des émissions. Elle vise à assurer une modernisation systémique de notre économie, de notre société et de notre industrie. Elle a pour vocation de rendre plus fort le monde dans lequel nous vivons ».

Ursula von der Leyen, Présidente de la Commission européenne, Discours sur l'Etat de l'Union, 16 septembre 2020.

ANNEXE 2 : UNE RÉVOLUTION DANS L'INDUSTRIE : L'EXEMPLE DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

« La filière (NDR : automobile) est à un carrefour de son histoire : la transition énergétique et digitale peut accélérer son déclin (...) Mais elle peut aussi être une opportunité de rebond, car la France a de réels atouts pour réussir cette transition (...) Le rebond n'est possible que si des choix forts sont faits, pour combler le déficit de compétitivité dont souffrent nos activités de production en France, pour attirer des investissements massifs sur les nouvelles chaînes de valeur, pour accompagner les entreprises et les salariés impactés dans leur nécessaire reconversion, et pour développer les infrastructures nécessaires aux futurs véhicules électriques et connectés/automatisés. Les décisions d'investissements prises en France ces trois dernières années témoignent du potentiel de renouveau, mais il faut changer d'échelle (...) Le premier enjeu est de rendre la France attractive pour les programmes de R&D et les investissements productifs (...) Cela demande deux types de mesure pour réussir un rebond durable : Des aides à l'investissement (...) Des soutiens pour réduire les coûts opérationnels de production (...) Ces deux aspects sont complémentaires et pourraient s'inscrire dans le cadre de zones franches dédiées à la mise en œuvre du Green deal, permettant de créer les nouveaux écosystèmes (...) Les projets répertoriés permettraient la création de 35.000 emplois et de 7,5 Mds € de valeur ajoutée (...) Le second enjeu concerne l'accompagnement des entreprises et des salariés menacés par le déclin des motorisations thermiques (plus de 100 000 au global à l'horizon 2035). Le soutien nécessaire est de différentes natures : Soutien à la formation des salariés et à leur reconversion (...) Accompagnement des entreprises en matière d'innovation, de diversification, d'automatisation et de digitalisation (...) Enfin, il convient de souligner la nécessité d'avoir un cadre réglementaire stable dans le temps, et neutre technologiquement : si les véhicules électriques « zéro émission à l'usage » (à batterie et à pile à combustible pour certains usages intensifs de VP, mais surtout VUL et VI) vont largement s'imposer, il faut éviter d'exclure toute alternative (hybride rechargeable, e-carburant) qui pourrait s'avérer largement préférable en analyse de cycle de vie pour certains usages spécifiques »

Source : Feuille de route de la filière automobile à l'horizon 2030, Réussir la transition énergétique, 26 octobre 2021

ANNEXE 3 : L'UE SONNE LE GLAS DES VÉHICULES ESSENCE ET DIESEL

Les législateurs de l'Union européenne ont conclu un accord dans la soirée de jeudi (27 octobre) exigeant que les nouvelles voitures et camionnettes soient neutres en carbone à partir de 2035. Cet accord capital met l'Europe sur la voie d'un avenir où l'automobile sera essentiellement électrique.

Rapport sur les émissions de CO2 et « clause Ferrari »

Outre l'élimination progressive des voitures à essence et diesel, l'accord introduit une nouvelle méthodologie visant à établir un rapport sur les émissions de CO2 des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie, que la Commission européenne présentera d'ici 2025.

Conformément à la volonté des États membres, la Commission publiera également, à partir de 2025, un rapport semestriel sur les progrès réalisés en matière de mobilité routière propre. Cela permettra de lancer « un Fonds de transition juste dédié pour les salariés de la filière », précise M. Canfin.

Un différend concernant la « clause Ferrari » pour les constructeurs automobiles spécialisés a également été résolu. Dans le cadre de cet accord, les législateurs ont décidé que les constructeurs qui produisent jusqu'à 10 000 voitures et 22 000 camionnettes par an seront exemptés de l'objectif intermédiaire. Ils seront toutefois tenus de respecter l'objectif d'émissions nulles d'ici à la fin de 2035.

Source : Extrait de l'article [l'UE sonne le glas des véhicules essence et diesel](#), sur Euractiv le 27/10/2022

ANNEXE 4 : LE POIDS DES LOBBIES DÉCRYPTÉ PAR L'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE

« Il y a un lobbying très fort des industriels allemands de l'automobile, et du Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (NDR : BDA, patronat allemand). Les décisions européennes en matière de mobilité seront largement influencées par eux. Le débat se focalise autour de savoir comment évaluer la quantité de CO2 produite. Est-ce uniquement l'émission de CO2 lorsque la voiture électrique roule ou faut-il prendre en compte toute la production de CO2 engendrée par toute la construction de la batterie ? Volkswagen, premier constructeur mondial, défend le premier point de vue. Il a décidé de tout mettre sur la voiture électrique depuis 2 ans. Volkswagen pourrait développer un écosystème comme celui de Tesla jusqu'à la construction de bornes de recharges en propre. D'un autre côté, d'autres constructeurs, comme Porsche ou BMW, soutiennent le second point de vue. Ils ont une approche différente qui est de rester sur le moteur thermique avec du fuel synthétique. Les Grünen (NDR : le Parti vert dont un des dirigeants est ministre fédéral de l'économie et du climat) prônent la voiture électrique. Ils sont sur la même ligne que Volkswagen. En revanche, le FDP (NOTE : les libéraux dont un des dirigeant est ministre fédéral des finances) serait plutôt sur la deuxième option ».

Source confidentielle : Fonctionnaire européen proche du dossier

ANNEXE 5 : UN PROCESSUS DE DÉCISION COMPLEXE À SUIVRE AU PLUS PRÈS : L'EXEMPLE DU RÈGLEMENT « BATTERIES »

Le passage à des transports « propres » passe par l'organisation de la production de batteries électriques nécessaires pour les véhicules à moteur. L'Union européenne s'est engagée dans ce travail depuis 1991, puis 2006 et surtout en 2020 en prévision du Pacte Vert. La Commission européenne a proposé un projet de « règlement » qui, à la différence d'une directive, s'applique directement dans tous les Etats membres, sans laisser à ces derniers de possibilités d'adaptation. Il vise à éviter les entraves aux échanges, les distorsions de marché et à fournir une sécurité juridique à tous les opérateurs. Il prévoit une série de règles relatives à la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des piles et batteries. A l'issue de longues discussions, le Parlement européen a adopté sa position le 10 mars 2022. De son côté, le Conseil des 27 ministres de l'Environnement a adopté une « Orientation générale ». Sur base de ces positions préliminaires, les deux colégislateurs et la Commission ont engagé des négociations, des trilogues, afin de parvenir à un compromis. Les débats portent sur des questions très techniques (Harmonisation des obligations pour une nouvelle catégorie de batteries de moyens de transport légers, mise en place d'une procédure de gestion et de restriction des substances chimiques contenues dans les batteries ...) qu'il est nécessaire pour les entreprises du secteur de suivre, voire de précéder par des actions d'intelligence économique – précédant le lobbying. Le troisième cycle de négociation s'est bouclé le 11 octobre 2022. Un nouveau – et dernier ? – cycle doit débuter le 9 décembre.

Source : Correspondant Cereinec à Bruxelles

ANNEXE 6 : LES PLANS CLIMATIQUES RESTENT INSUFFISANTS : NÉCESSITÉ DE PLUS D'AMBITION

Un nouveau rapport d'ONU Climat montre que les pays infléchissent à la baisse la courbe des émissions mondiales de gaz à effet de serre, mais souligne que ces efforts restent insuffisants pour limiter la hausse de la température mondiale à 1,5 degré Celsius d'ici la fin du siècle.

Selon le rapport, les engagements climatiques combinés des 193 parties à l'Accord de Paris pourraient mettre le monde sur la voie d'un réchauffement d'environ 2,5 degrés Celsius d'ici la fin du siècle.

Le rapport publié aujourd'hui montre également que les engagements actuels feront augmenter les émissions de 10,6 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 2010. Il s'agit d'une amélioration par rapport à l'évaluation de l'année dernière, qui indiquait que les pays étaient sur la voie d'une augmentation des émissions de 13,7 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 2010.

L'analyse de l'année dernière montrait que les émissions projetées continueraient à augmenter au-delà de 2030. Toutefois, l'analyse de cette année montre que si les émissions n'augmentent plus après 2030, elles n'affichent toujours pas la tendance à la baisse rapide que la science juge nécessaire pour cette décennie.

Les dernières données scientifiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations unies (GIEC) indiquent que les émissions doivent être réduites de 45 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 2019. Cette réduction est essentielle pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris, à savoir limiter l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius d'ici la fin du siècle et éviter les pires conséquences du changement climatique, notamment des sécheresses, des vagues de chaleur et des précipitations plus fréquentes et plus graves.

Source : [Communiqué de l'Organisation des Nations Unies](#), le 25/10/2022