



## **Pacte vert pour l'Europe: La Commission propose de transformer l'économie et la société européennes afin de concrétiser les ambitions climatiques de l'Union**

Bruxelles, le 14 juillet 2021

La Commission européenne a adopté aujourd'hui un ensemble de propositions visant à adapter les **politiques** de l'Union en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des terres, de transport et de fiscalité **de sorte à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030**, par rapport aux niveaux de 1990. Il est essentiel de réduire les émissions dans cette proportion au cours de la prochaine décennie pour que l'Europe soit le premier continent à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 et faire du [Pacte vert pour l'Europe](#) une réalité. La Commission, avec les propositions de ce jour, présente les instruments législatifs visant à **atteindre les objectifs établis dans la loi européenne sur le climat** et à transformer en profondeur notre économie et notre société pour construire un avenir équitable, écologique et prospère.

### **Un ensemble complet de propositions interdépendantes**

Les propositions présentées aujourd'hui contribueront à imprimer l'accélération nécessaire aux réductions des émissions de gaz à effet de serre au cours de la prochaine décennie. Ces propositions combinent: l'application de l'échange de droits d'émission à de nouveaux secteurs et un renforcement du système actuel d'échange de quotas d'émission de l'Union; un recours accru aux énergies renouvelables; une amélioration de l'efficacité énergétique; un déploiement plus rapide de modes de transport à faibles émissions et des politiques connexes en matière d'infrastructures et de carburants; une mise en adéquation des politiques fiscales et des objectifs du Pacte vert pour l'Europe; des mesures visant à prévenir la fuite de carbone; et des outils destinés à préserver et étendre la capacité de nos puits de carbone naturels.

- Le [système d'échange de quotas d'émission \(SEQE\)](#) de l'Union fixe le prix du carbone et abaisse chaque année le plafond applicable aux émissions de certains secteurs économiques. Il a permis de **réduire les émissions des secteurs de la production d'électricité et des industries à forte intensité énergétique de 42,8 %** au cours des seize dernières années. La [Commission propose](#) aujourd'hui d'abaisser encore le plafond global des émissions et de relever son taux annuel de réduction. La Commission [propose](#) également de supprimer progressivement les quotas d'émission à titre gratuit pour l'aviation, de [s'aligner](#) sur le régime mondial de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) et d'intégrer pour la première fois les émissions du transport maritime dans le SEQE de l'UE. Afin de remédier à l'absence de réduction des émissions dans les transports routiers et les bâtiments, un nouveau système d'échange de quotas d'émission distinct est mis en place pour la distribution de carburant pour le transport routier et les bâtiments. La Commission propose également d'augmenter la taille des Fonds pour l'innovation et la modernisation.
- Pour compléter les dépenses importantes consacrées à la lutte contre le changement climatique dans le budget de l'Union, **les États membres devront consacrer la totalité des recettes qu'ils tirent de l'échange de droits d'émission à des projets liés au climat et à l'énergie**. Une partie spécifique des recettes générées par le nouveau système applicable au transport routier et aux bâtiments devra être consacrée aux mesures permettant de **s'attaquer aux répercussions sociales sur les ménages vulnérables, les microentreprises et les usagers des transports**.
- Le [règlement sur la répartition de l'effort](#) assigne à chaque État membre des **objectifs renforcés de réduction des émissions** pour les bâtiments, le transport routier et le transport maritime intérieur, l'agriculture, les déchets et les petites industries. Ces objectifs, qui tiennent compte de la situation de départ et des capacités de chaque État membre, sont fondés sur le PIB par habitant et ajustés en fonction du rapport coût-efficacité.
- Les États membres étant aussi conjointement responsables de l'élimination du carbone dans

l'atmosphère, le [règlement sur l'utilisation des terres, la foresterie et l'agriculture établi, pour l'Union, un objectif global d'absorption de carbone](#) par les puits naturels équivalant à 310 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030. Les objectifs nationaux imposeront aux États membres de préserver et développer leurs puits de carbone pour atteindre cet objectif global. D'ici à 2035, l'Union devra s'efforcer de parvenir à la neutralité climatique dans les secteurs de l'utilisation des terres, de la foresterie et de l'agriculture, y compris en ce qui concerne les émissions autres que celles de CO<sub>2</sub> du secteur agricole, telles que celles provenant de l'utilisation d'engrais et de l'élevage. La **stratégie de l'Union pour les forêts** vise à accroître la qualité, la quantité et la résilience des forêts de l'Union. Elle soutient les exploitants forestiers et la bioéconomie forestière tout en veillant à la durabilité de la récolte et de l'utilisation de la biomasse, en préservant la biodiversité et en établissant **un plan pour la plantation de trois milliards d'arbres** à travers l'Europe d'ici à 2030.

- La production et l'utilisation d'énergie représentant 75 % des émissions de l'Union, il est essentiel d'accélérer la transition vers un système énergétique plus écologique. La [directive sur les énergies renouvelables](#) relèvera l'**objectif de production de telle sorte que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables atteigne 40 %** d'ici à 2030. Tous les États membres contribueront à la réalisation de cet objectif, et des objectifs spécifiques sont proposés en ce qui concerne l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports, les systèmes de chauffage et de refroidissement, les bâtiments et l'industrie. Pour atteindre à la fois nos objectifs climatiques et environnementaux, **les critères de durabilité pour l'utilisation de la bioénergie sont renforcés** et les régimes d'aide en faveur de la bioénergie élaborés par les États membres doivent respecter le principe de l'utilisation en cascade de la biomasse ligneuse.
- Afin d'abaisser la consommation globale d'énergie, de réduire les émissions et de lutter contre la précarité énergétique, la [directive sur l'efficacité énergétique](#) fixera, au niveau de l'Union, **un objectif annuel contraignant plus ambitieux en matière de réduction de la consommation d'énergie**. Elle orientera la manière dont les contributions nationales sont établies et multipliera presque par deux l'obligation annuelle en matière d'économies d'énergie pour les États membres. Le **secteur public sera tenu de rénover 3 % de ses bâtiments** chaque année afin de lancer la vague de rénovations, de créer des emplois et de faire diminuer la consommation d'énergie et les coûts pour le contribuable.
- En plus de l'échange d'émissions, une combinaison de mesures est nécessaire pour lutter contre la hausse des émissions dans le transport routier. [Des normes plus strictes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes](#) accéléreront la transition vers la mobilité à émissions nulles en **imposant une réduction des émissions moyennes des voitures neuves de 55 % à partir de 2030 et de 100 % à partir de 2035** par rapport aux niveaux de 2021. En conséquence, toutes les voitures neuves immatriculées à partir de 2035 seront des véhicules à émissions nulles. Pour permettre aux automobilistes d'avoir accès à un réseau fiable à travers toute l'Europe pour recharger ou ravitailler leurs véhicules, le [règlement révisé sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs](#) imposera aux **États membres d'accroître leur capacité de recharge au rythme des ventes de véhicules à émissions nulles** et d'installer des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes routiers: tous les 60 kilomètres pour la recharge électrique et tous les 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène.
- Les carburants d'aviation et les combustibles maritimes sont à l'origine d'une pollution importante et nécessitent aussi des mesures spécifiques, en plus de l'échange de quotas d'émission. Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs exige que les aéronefs et les navires puissent **s'alimenter en électricité propre dans les principaux ports et aéroports**. L'[initiative «ReFuelEU Aviation»](#) obligera les fournisseurs de carburants à **accroître la part des carburants d'aviation durables** dans les carburateurs embarqués dans les aéroports de l'Union, y compris les carburants de synthèse («e-fuels») à faible teneur en carbone. De la même manière, l'[initiative «FuelEU Maritime»](#) encouragera l'utilisation de combustibles maritimes durables et de technologies à émissions nulles en imposant une **limite maximale à la teneur en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par les navires** faisant escale dans les ports européens.
- Le système de taxation des produits énergétiques doit également préserver et améliorer le marché unique et soutenir la transition écologique en proposant les incitations appropriées. Une [révision de la directive sur la taxation de l'énergie](#) propose d'**aligner la taxation des produits énergétiques sur les politiques de l'Union en matière d'énergie et de climat**, en promouvant des technologies propres et en supprimant les exonérations obsolètes et les taux réduits qui encouragent actuellement l'utilisation de combustibles fossiles. Les nouvelles règles visent à réduire les effets néfastes de la concurrence fiscale en matière d'énergie en

contribuant à garantir aux États membres des recettes provenant des taxes «vertes», qui sont moins préjudiciables à la croissance que la fiscalité sur le travail.

- Enfin, **un nouveau mécanisme d'ajustement carbone aux frontières fixera un prix du carbone pour les importations** de certains produits afin d'éviter qu'une action climatique ambitieuse en Europe ne provoque une «fuite de carbone». On garantira ainsi que **les réductions d'émissions européennes auront pour effet de contribuer à la diminution des émissions au niveau mondial** et non pas de repousser la production à forte intensité de carbone au-delà des frontières européennes. Ce mécanisme a aussi pour finalité d'encourager les industries en dehors de l'Union ainsi que nos partenaires internationaux à prendre des mesures allant dans le même sens.

**Ces propositions sont toutes liées et complémentaires.** Nous avons besoin de cet arsenal de mesures équilibré, ainsi que des recettes qu'il génère, pour permettre une transition vers une Europe équitable, verte et compétitive, en distribuant équitablement les responsabilités entre les différents secteurs et États membres et en apportant un soutien supplémentaire le cas échéant.

## Une transition socialement équitable

Si, à moyen et long terme, les avantages des politiques climatiques de l'Union l'emportent clairement sur les coûts de cette transition, les politiques climatiques risquent d'exercer à court terme une pression supplémentaire sur les ménages vulnérables, les micro-entreprises et les usagers des transports. Les mesures figurant dans le paquet présenté aujourd'hui sont donc conçues de manière à répartir équitablement les coûts de la lutte contre le changement climatique et de l'adaptation à celui-ci.

De plus, les instruments de tarification du carbone génèrent des recettes qui peuvent être réinvesties pour stimuler l'innovation, la croissance économique et les investissements dans des technologies propres. Un **nouveau Fonds social pour le climat** est proposé pour allouer des moyens spécifiques aux États membres afin d'aider les personnes à financer leurs investissements dans la rénovation, de nouveaux systèmes de chauffage et de refroidissement et une mobilité plus propre. Le Fonds social pour le climat serait financé par le budget de l'Union, grâce à un montant équivalant à 25 % des recettes escomptées provenant du système d'échange de quotas d'émission applicable au carburant pour le transport routier et les bâtiments. Il permettra d'octroyer aux États membres 72,2 milliards d'EUR de financement pour la période 2025-2032, moyennant une modification ciblée du cadre financier pluriannuel. Il a été proposé que les États membres engagent des montants de même niveau, permettant ainsi au Fonds de mobiliser 144,4 milliards d'EUR pour garantir une transition socialement équitable.

Les avantages à agir maintenant pour protéger les personnes et la planète sont évidents: un air plus propre, des villes plus fraîches et plus vertes, des citoyens en meilleure santé, une moindre consommation d'énergie et des factures moins élevées, des emplois, des technologies et des débouchés industriels européens, plus d'espace pour la nature et une planète en meilleur état à transmettre aux générations futures. Le défi au cœur de la transition verte de l'Europe est de veiller à ce que les avantages et les possibilités qui en découlent soient accessibles à tous, aussi rapidement et équitablement que possible. En utilisant les différents instruments dont nous disposons au niveau de l'Union, nous pouvons faire en sorte que le rythme du changement soit suffisant sans être trop déstabilisant.

## Contexte

Le [pacte vert pour l'Europe](#) présenté par la Commission le 11 décembre 2019 fixe l'objectif de faire de l'Europe le premier continent à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050. La [loi européenne sur le climat](#), qui entre en vigueur ce mois-ci, consacre dans une législation contraignante l'engagement de l'Union en faveur de la neutralité climatique et l'objectif intermédiaire consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. L'engagement pris par l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 a été [communiqué à la CCNUCC](#) en décembre 2020 en tant que contribution de l'Union à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

La législation actuelle de l'Union en matière de climat et d'énergie a déjà permis de faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre de l'Union [de 24 %](#) par rapport à 1990, alors que l'économie de l'Union a enregistré une croissance d'environ 60 % au cours de la même période, témoignant ainsi de la dissociation entre croissance et émissions. Ce cadre législatif testé et éprouvé constitue le fondement de ce paquet législatif.

Avant de présenter ses propositions, la Commission a procédé à des analyses d'impact approfondies afin d'évaluer les perspectives offertes par la transition écologique et les coûts de cette dernière. En septembre 2020, une [analyse d'impact complète](#) a servi de base à la proposition de la Commission visant à porter l'objectif de réduction nette des émissions de l'Union à l'horizon 2030 à au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990. Il en est ressorti que cet objectif était à la fois réalisable et bénéfique. Les propositions législatives présentées aujourd'hui sont étayées par des analyses d'impact spécifiques qui tiennent compte de leur interdépendance avec d'autres parties du paquet.

Le budget à long terme de l'Union pour les sept prochaines années soutiendra la transition écologique. Les dépenses des programmes relevant du [cadre financier pluriannuel](#) (2 milliards d'EUR) pour la période 2021-2027 et de [NextGenerationEU](#) qui sont consacrées au soutien de l'action pour le climat représentent 30 %. Sur les 723,8 milliards d'EUR (en prix courants) de la [facilité pour la reprise et la résilience](#), qui financera les programmes nationaux de reprise des États membres, 37 % sont consacrés à l'action pour le climat.

### **Plusieurs membres du collège se sont exprimés à ce sujet:**

*La présidente de la Commission européenne, Ursula **von der Leyen**, a ainsi déclaré: «La consommation de combustibles fossiles a atteint ses limites. Nous voulons laisser à la prochaine génération une planète en bon état ainsi que des emplois de qualité et une croissance qui ne nuisent pas à la nature qui nous entoure. Le pacte vert pour l'Europe est la stratégie de croissance que nous avons élaborée pour évoluer vers une économie décarbonée. L'Europe a été le premier continent à déclarer qu'il parviendrait à la neutralité climatique en 2050, et nous sommes à présent les premiers à présenter une feuille de route concrète. L'Europe montre l'exemple en termes de politiques climatiques par ses décisions en matière d'innovation, d'investissement et de compensation sociale.»*

*Le vice-président exécutif chargé du Pacte vert pour l'Europe, M. Frans **Timmermans**, s'est exprimé en ces termes: «C'est la décennie où tout va se jouer en matière de lutte contre les crises climatiques et la perte de biodiversité. L'Union européenne s'est fixé des objectifs ambitieux, et nous exposons aujourd'hui la manière dont nous pouvons les atteindre. Pour offrir à tous un avenir écologique et sain, il faudra que tous les secteurs et tous les États membres consentent des efforts considérables. Ensemble, nos propositions déclencheront les changements nécessaires, permettront à tous les citoyens de profiter le plus rapidement possible des bénéfices de l'action pour le climat et apporteront un soutien aux ménages les plus vulnérables. La transition opérée par l'Europe sera équitable, verte et compétitive.»*

*M. Paolo **Gentiloni**, commissaire chargé de l'économie, a déclaré: «Les efforts que nous déployons pour lutter contre le changement climatique doivent être politiquement ambitieux, coordonnés au niveau mondial et socialement équitables. Nous mettons à jour les règles en matière de taxation de l'énergie qui sont en vigueur depuis deux décennies afin d'encourager l'utilisation de carburants plus écologiques et de mettre un frein à la concurrence fiscale dans ce secteur, qui a des effets dommageables. Enfin, nous proposons un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, qui permettra d'aligner le prix du carbone pour les importations sur celui applicable au sein de l'Union. Dans le plein respect de nos engagements à l'égard de l'OMC, nous veillerons à ce que nos ambitions en matière de climat ne soient pas mises à mal par des entreprises étrangères soumises à des exigences environnementales plus laxistes. Cela aura aussi pour effet de favoriser l'adoption de normes plus vertes au-delà de nos frontières. C'est le moment ou jamais, mais c'est notre dernière chance. Chaque année, la terrible réalité du changement climatique devient plus évidente: aujourd'hui, nous confirmons notre détermination à agir avant qu'il ne soit vraiment trop tard.»*

*La commissaire chargée de l'énergie, Mme Kadri **Simson**, a dit à ce sujet: «Il ne sera pas possible d'atteindre les objectifs du pacte vert sans remodeler notre système énergétique, qui est à l'origine de la plupart de nos émissions. Pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, nous devons faire de l'évolution vers les énergies renouvelables une révolution et veiller tout au long à ce qu'il n'y ait aucun gaspillage énergétique. Les propositions présentées aujourd'hui fixent des objectifs plus ambitieux, lèvent des obstacles et offrent davantage d'incitations pour nous permettre de progresser encore plus rapidement vers un système à consommation d'énergie quasi-nulle.»*

*Mme Adina **Vălean**, commissaire chargée des transports, s'est pour sa part exprimée en ces termes: Avec les trois initiatives spécifiques aux transports — ReFuel Aviation, FuelEU Maritime et le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs —, nous aiderons le secteur des transports à se transformer en un système à l'épreuve du temps. Nous créerons un marché pour les carburants de substitution durables et les technologies à faibles émissions de carbone, tout en mettant en place les infrastructures appropriées pour garantir l'adoption généralisée de véhicules et de navires à émissions nulles. Ce train de mesures nous amènera au-delà des mesures de visant à rendre la mobilité et la logistique plus vertes. C'est l'occasion de faire de l'Union*

*un marché d'avant-garde en matière de technologies de pointe.»*

Selon Virginijus **Sinkevičius**, commissaire à l'environnement, aux océans et à la pêche: «*Les forêts constituent une part importante de la solution à apporter à de nombreux défis auxquels nous sommes confrontés pour faire face aux crises climatiques et à la perte de biodiversité. Elles sont également essentielles pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union à l'horizon 2030. Mais l'état de conservation actuel des forêts européennes n'est pas favorable. Nous devons recourir davantage à des pratiques respectueuses de la biodiversité et garantir la santé et la résilience des écosystèmes forestiers. La stratégie forestière peut véritablement nous permettre de modifier la manière dont nous protégeons, gérons et développons nos forêts, et ce au profit de la planète, des citoyens et de notre économie.»*

M. Janusz **Wojciechowski**, commissaire chargé de l'agriculture, a pour sa part déclaré: «*Les forêts sont essentielles dans la lutte contre le changement climatique. Elles offrent également des emplois et de la croissance aux zones rurales, procurent des matériaux durables pour développer la bioéconomie et fournissent des services écosystémiques précieux à notre société. La stratégie forestière, en abordant ensemble les aspects sociaux, économiques et environnementaux, vise à garantir et à renforcer la multifonctionnalité de nos forêts et souligne le rôle central que jouent des millions d'exploitants forestiers qui œuvrent sur le terrain. La nouvelle politique agricole commune permettra d'apporter un soutien plus ciblé à nos exploitants forestiers et au développement durable de nos forêts.»*

## **Pour en savoir plus**

[Communication: «Ajustement à l'objectif 55»: atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique](#)

Site web consacré à la [Mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe](#) (qui comprend notamment les propositions législatives)

[Site web contenant du matériel audiovisuel relatif aux propositions](#)

[Q&R sur le système d'échange de quotas d'émission de l'UE](#)

[Q&R sur les règlements relatifs au partage de l'effort et à l'utilisation des sols, à la foresterie et à l'agriculture](#)

[Q&R - Ajuster notre système énergétique à nos objectifs en matière de climat](#)

[Q&R sur le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières](#)

[Q&R sur le réexamen de la directive sur la taxation de l'énergie](#)

[Q&R sur les infrastructures de transport durables et les carburants](#)

[Fiche d'information sur l'architecture du paquet](#)

[Fiche d'information - Une transition socialement équitable](#)

[Fiche d'information - Nature et forêts](#)

[Fiche d'information - Transports](#)

[Fiche d'information - Énergie](#)

[Fiche d'information - Bâtiments](#)

[Fiche d'information - Industrie](#)

[Fiche d'information - Hydrogène](#)

[Fiche d'information - Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières](#)

[Fiche d'information - Rendre la fiscalité sur l'énergie plus verte](#)

[Brochure sur la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe](#)

Personnes de contact pour la presse:

[Tim McPHIE](#) (+ 32 2 295 86 02)

[Vivian LOONELA](#) (+32 2 296 67 12)

[Daniel FERRIE](#) (+32 2 298 65 00)

[Stefan DE KEERSMAECKER](#) (+32 2 298 46 80)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)

Related media



[Illustration 2021](#)

[Teaser Green deal package](#)