



Bruxelles, le 14.7.2021  
COM(2021) 550 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU  
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ  
DES RÉGIONS**

**«Ajustement à l'objectif 55»: atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur  
la voie de la neutralité climatique**

## 1. «AJUSTEMENT À L'OBJECTIF 55»: ATTEINDRE L'OBJECTIF CLIMATIQUE DE L'UE À L'HORIZON 2030 SUR LA VOIE DE LA NEUTRALITÉ CLIMATIQUE

Nous sommes arrivés à un moment charnière pour la réaction mondiale aux situations d'urgence en matière de climat et de biodiversité, et nous sommes la dernière génération à pouvoir encore agir avant qu'il ne soit trop tard. Cette décennie est un moment de vérité pour le respect de nos engagements pris au titre de l'accord de Paris en vue de préserver la santé, le bien-être et la prospérité de tous. L'UE a montré l'exemple en fixant des objectifs ambitieux visant à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes d'au moins 55 % par rapport à 1990 et à devenir le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici à 2050. Ces objectifs ne sont plus des aspirations ni des ambitions, mais des obligations, énoncées dans la première loi européenne sur le climat, qui créent de nouvelles possibilités d'innovation, d'investissement et d'emploi.

Dans cet esprit, le train de propositions vise à ajuster l'Union à l'objectif 55 et à mener à bien la **transformation radicale nécessaire dans l'ensemble de notre économie, de notre société et de notre industrie**. Il s'agit d'une responsabilité collective et d'une opportunité qui doit être ouverte à tous, aussi bien aux innovateurs et aux investisseurs qu'aux entreprises et aux villes, ou aux consommateurs, aux ménages et à chaque citoyen. Nous tous avons intérêt à œuvrer pour plus d'espace réservé à la nature, un air plus pur, des villes plus fraîches et plus vertes, des citoyens en meilleure santé, une consommation et des factures d'énergie moins élevées, ainsi que de nouveaux emplois, de nouvelles technologies et de nouveaux débouchés industriels. L'enjeu au cœur de la transition écologique de l'UE consiste à savoir comment nous pouvons offrir ces bienfaits à tous de la manière la plus rapide et la plus équitable possible, tout en renforçant notre compétitivité, en créant les emplois de demain et en faisant face avec efficacité aux coûts et aux incidences de la transition.

C'est en agissant avant d'atteindre le seuil d'irréversibilité que nous pourrions concevoir cette transformation, plutôt que d'y être confrontés et de s'y adapter. Alors que le prix de l'inaction excède de toute évidence le coût de la réalisation de nos ambitions en matière de climat, des chiffres creux ne peuvent refléter les cruelles conséquences qu'aurait le maintien du statu quo. L'inaction pourrait aussi engendrer de nouveaux clivages: entre ceux qui ont les moyens de recourir à des technologies propres et modernes utilisant des énergies renouvelables et ceux qui n'ont d'autre choix que de conserver des technologies dépassées et polluantes. Les nouvelles générations subiront davantage les lourdes conséquences de tempêtes, d'incendies de forêt, de sécheresses et d'inondations plus intenses et plus fréquents, ainsi que des conflits que ces catastrophes pourraient faire éclater de par le monde. Contrecarrer ces phénomènes est donc une question de **solidarité intergénérationnelle et internationale**. Ce que nous accomplirons au cours de la prochaine décennie déterminera l'avenir de nos enfants. C'est ce qui explique le soutien continu et croissant des citoyens aux ambitions et à l'action dans le domaine du climat<sup>1</sup>. Renforcer l'action pour le climat est aussi, en particulier, une demande des jeunes, parmi lesquels les adolescents d'aujourd'hui, qui, en tant qu'acteurs du changement, appellent les États et l'Union à agir avec détermination et sans retard pour protéger le climat et l'environnement pour les prochaines générations.

---

<sup>1</sup> Eurobaromètre spécial «Changement climatique 513» (publié le 5 juillet 2021) [https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_fr)

Les propositions d'aujourd'hui sont ancrées dans les politiques et la législation que l'Union européenne a déjà mises en place. **Le pacte vert pour l'Europe a jeté les bases de cette transformation radicale.** Il a mis en place les éléments constitutifs de l'économie de demain grâce à des stratégies décisives dans des domaines tels que la biodiversité, l'économie circulaire, la pollution zéro, la mobilité durable et intelligente, la vague de rénovation, l'alimentation durable, l'hydrogène, les batteries, les énergies marines renouvelables, et bien d'autres encore. Des ressources inédites ont été affectées au soutien de la transition, que ce soit au titre du plan de relance de l'UE, de **NextGenerationEU**, qui consacre au moins 37 % de ses ressources à la transition écologique, du prochain budget à long terme de l'UE pour 2021-2027 ou grâce à la poursuite des efforts tendant au financement durable et au déblocage des investissements privés. Et nous continuerons de mobiliser toutes les politiques de l'Union afin de progresser vers la neutralité climatique, notamment les politiques en matière de recherche, de compétences et de concurrence, ainsi que les politiques industrielle et commerciale.

Le train de propositions repose également sur des données probantes qui révèlent tant la nécessité d'atteindre notre objectif pour 2030 que la façon d'y parvenir au mieux et le plus équitablement possible. Le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030<sup>2</sup> a évalué les possibilités et les coûts de la transition écologique et a démontré que le bilan est positif si nous trouvons le bon dosage de mesures. Car nous le savons, ce qui est bon pour la planète est bon pour les citoyens et l'économie, comme le montre l'évolution de l'économie, qui, depuis 1990, a connu une croissance de plus de 62 % parallèlement à une réduction de 24 % des émissions, ce qui témoigne de la dissociation entre croissance et émissions de CO<sub>2</sub>.

Cette expérience et ces connaissances ont permis de concevoir un train de propositions qui est l'ensemble de propositions le plus complet que la Commission ait jamais présenté en matière de climat et d'énergie et qui constitue le socle pour de nouveaux emplois et une économie européenne tournée vers l'avenir, résiliente et durable. Ce train de propositions établit le cadre réglementaire nécessaire pour atteindre nos objectifs dans le respect des principes **d'équité, d'efficacité et de compétitivité.** Il fixe le prix du carbone dans un plus grand nombre de secteurs, ce qui générera d'importantes recettes supplémentaires qui contribueront à une transition équitable, et réduit ainsi le coût des solutions propres. Il incite à recourir davantage aux énergies renouvelables et à intensifier les économies d'énergie. Il favorise l'augmentation des ventes de véhicules neufs propres et l'utilisation de carburants propres pour le transport. Il permet à l'industrie de jouer un rôle de chef de file dans la transition et lui donne la sécurité dont elle a besoin pour stimuler l'investissement et l'innovation. Il privilégie la taxation des sources d'énergie en cohérence avec nos objectifs en matière de climat et d'environnement. Le train de propositions met en pratique le principe du pollueur-payeur. Il vise à inverser le phénomène de déclin de la capacité de la nature à éliminer le carbone de l'atmosphère. Et, en encourageant l'action mondiale pour le climat, il contribue à ce que nos objectifs en matière de climat ne soient pas compromis par la menace de fuites de carbone.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» consacre le **rôle de l'UE en tant que chef de file à l'échelle mondiale qui agit et montre l'exemple** dans la lutte contre le changement climatique. Toutefois, la seule action de l'UE ne suffit pas et ne permettra pas de réaliser la réduction des émissions mondiales dont la planète a besoin. L'UE demeure pleinement

---

<sup>2</sup> [COM\(2020\) 562 final](#)

attachée à l'ordre mondial multilatéral et invite ses partenaires de par le monde à coopérer. C'est pourquoi l'UE collabore avec le G7, le G20 et d'autres partenaires internationaux pour montrer que révision à la hausse des ambitions en matière de climat, prospérité économique et croissance durable peuvent aller de pair. Avant l'événement capital que constitue la 26<sup>ème</sup> Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques («COP26»), qui se tiendra à Glasgow en novembre 2021, ce train de propositions vise à établir l'ordre du jour permettant d'œuvrer avec le reste du monde à une transition écologique qui écartera les menaces existentielles et ouvrira de nouvelles perspectives pour tous.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» est un ensemble de propositions interdépendantes qui est le reflet de notre ambition. La présente communication donne une vue d'ensemble des différentes propositions et de leurs imbrications et fournit des explications sur la panoplie des mesures stratégiques choisies. Elle expose comment le paquet réalise l'équilibre général entre équité, réductions d'émissions et concurrence et illustre la synergie entre les différentes politiques.

## Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» En bref

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» consiste en un train de **propositions interdépendantes**, qui tendent toutes au même objectif, à savoir garantir une transition équitable, compétitive et écologique d'ici à 2030 et au-delà. La législation existante est autant que possible modifiée pour la rendre plus ambitieuse et, si nécessaire, de nouvelles propositions sont présentées. Au total, le paquet renforce huit actes législatifs existants et présente cinq nouvelles initiatives dans un éventail de domaines d'action et de secteurs économiques: climat, énergie et carburants, transport, bâtiments, utilisation des terres et foresterie.

Les propositions législatives s'appuient sur l'analyse d'impact, qui tient compte de l'interconnexion de tous les éléments du paquet. L'analyse montre qu'un recours excessif à des politiques réglementaires renforcées engendrerait des contraintes économiques inutilement élevées, tandis que la seule tarification du carbone ne permettrait pas de surmonter les défaillances persistantes du marché et les entraves non liées au marché. La combinaison de mesures choisie constitue donc un équilibre soigneusement dosé entre **tarification, objectifs, normes et mesures de soutien**.

Tarification	Objectifs	Règles
<ul style="list-style-type: none"><li>•Système d'échange de quotas d'émission plus rigoureux, notamment dans l'aviation</li><li>•Extension de l'échange de quotas d'émission au transport maritime, au transport routier et aux bâtiments.</li><li>•Mise à jour de la directive sur la taxation de l'énergie</li><li>•Nouveau mécanisme d'ajustement carbone aux frontières</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Mise à jour du règlement sur la répartition de l'effort</li><li>•Mise à jour du règlement sur l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie</li><li>•Mise à jour de la directive sur les énergies renouvelables</li><li>•Mise à jour de la directive sur l'efficacité énergétique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Renforcement des normes de performance des voitures et véhicules utilitaires légers en matière d'émissions de CO<sub>2</sub></li><li>•Nouvelles infrastructures pour les carburants alternatifs</li><li>•ReFuelEU: des carburants d'aviation plus durables</li><li>•FuelEU: des carburants plus propres pour le transport maritime</li></ul>

## Mesures de soutien

- Utilisation des ressources et des règlements pour promouvoir l'innovation, renforcer la solidarité et atténuer les incidences sur les personnes vulnérables, notamment grâce au nouveau **Fonds social pour le climat**, ainsi qu'au **Fonds pour l'innovation** et au **Fonds pour la modernisation**, qui ont été **renforcés**.

## 2. APPROCHE DE L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE: TRANSITION ÉQUITABLE, COMPÉTITIVE ET ÉCOLOGIQUE

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» a pour but d'atteindre l'objectif de l'UE de réduire davantage encore les émissions dans l'intérêt de tous les Européens et de donner la possibilité de participer à la transition, d'aider ceux qui en ont le plus besoin et de promouvoir résolument la réduction des émissions au niveau mondial. Il appuiera également la relance écologique de l'UE après la pandémie, encouragera la diffusion des normes environnementales au-delà des frontières de l'UE et favorisera l'innovation dans les produits et technologies de l'avenir.

### *2.1 Une transition socialement équitable: lutter contre l'inégalité et la précarité énergétique grâce à l'action pour le climat*

La transition vers la neutralité climatique peut être une occasion unique de réduire l'inégalité systémique. Les instruments de tarification du carbone, par exemple, permettent de percevoir des recettes qui peuvent être réinvesties pour lutter contre la précarité énergétique et les difficultés de mobilité des personnes vulnérables, stimuler l'innovation, favoriser la croissance économique et créer des emplois. Ce n'est pas seulement une question d'équité et de solidarité; il s'agit d'un impératif sociétal plus large, à savoir lutter contre les inégalités qui existaient avant le pacte vert pour l'Europe et qui s'aggravaient sans une action résolue contre le changement climatique et vers l'objectif de zéro pollution.

C'est pourquoi **la solidarité est un principe fondateur du pacte vert pour l'Europe** - entre les générations, les États membres, les régions, les zones rurales et urbaines et les différentes parties de la société - comme l'illustrent le mécanisme pour une transition juste et plusieurs autres instruments mis en place ces dernières années à l'échelle de l'Union. Pour atteindre la neutralité climatique, il sera nécessaire de poursuivre un but commun, de conjuguer les efforts et de convenir de différents points de départ et enjeux. De nombreux citoyens, en particulier les plus jeunes, sont prêts à changer leurs modes de consommation et schémas de mobilité dès lors qu'ils ont accès à des informations pertinentes, afin de limiter leur empreinte carbone et de vivre dans un environnement plus vert et plus sain. Cependant, ce paquet répond aussi aux préoccupations des personnes dont l'emploi ou les revenus sont affectés par la transition.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» témoigne de cette vision, que ce soit par le partage, entre les États membres en fonction de leur richesse relative, des efforts déployés pour atteindre les objectifs climatiques, ou par la prise en compte de la capacité différente de chaque État membre à allouer des ressources et à lutter contre les inégalités sur son territoire. Cette constatation souligne la nécessité d'amplifier la solidarité et l'équité sociale au fur et à mesure que le rythme s'accélère et que le niveau d'ambition est revu à la hausse.

Dans cet esprit, un **nouveau Fonds social pour le climat** fournira aux États membres des financements expressément destinés à aider les citoyens européens les plus touchés ou les plus menacés par la précarité énergétique ou la précarité de la mobilité, à accompagner la mise en place de l'échange de droits d'émission dans les secteurs du transport routier et du bâtiment. La précarité énergétique à elle seule touche aujourd'hui jusqu'à 34 millions de personnes dans l'Union européenne. Le Fonds contribuera à atténuer les coûts supportés par les personnes les plus exposées à la hausse des prix des

combustibles fossiles pendant la transition. Le nouveau Fonds favorisera l'équité et la solidarité entre les États membres et au sein de ceux-ci, tout en atténuant le risque de précarité énergétique et de précarité de la mobilité. Il s'appuiera sur les mécanismes de solidarité existants et les complétera<sup>3</sup>. Le Fonds social pour le climat apportera au budget de l'UE un montant de 72,2 milliards d'euros aux prix courants pour la période 2025-2032, provenant du nouveau système d'échange de quotas d'émission. Il permettra aux États membres de soutenir les ménages vulnérables à revenu faible et intermédiaire, les usagers des transports et les microentreprises devant faire face aux conséquences de l'extension du système d'échange de quotas d'émission aux bâtiments et au transport. Il supposera un appui aux investissements visant à accroître l'efficacité énergétique et la rénovation des bâtiments, à installer des systèmes de chauffage et de refroidissement propres et à intégrer les énergies renouvelables de manière à réduire durablement les émissions de CO<sub>2</sub> et les factures d'énergie des ménages vulnérables et des microentreprises. Il financera également l'accès à une mobilité à émissions nulles et à faibles émissions. S'il y a lieu et aussi longtemps que nécessaire, le Fonds pourra couvrir l'aide directe au revenu, tandis que des investissements verts au titre du Fonds et, entre autres, de la facilité pour la reprise et la résilience et du Fonds européen de développement régional, seront réalisés et produiront leurs effets.

Son volume correspondra en principe à 25 % des recettes que devrait générer le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier, qui sera mis en place un an avant l'entrée en vigueur de la tarification du carbone, afin d'être prêt pour le changement. Il sera combiné à des contributions nationales d'au moins 50 %. La Commission proposera prochainement une modification de la décision relative aux ressources propres et du cadre financier pluriannuel 2021-2027 afin d'intégrer ce nouvel instrument. En outre, la Commission a l'intention de définir d'autres orientations à l'intention des États membres au moyen d'une proposition de recommandation du Conseil concernant la meilleure façon d'aborder les aspects sociaux et liés au travail de la transition climatique.

La Commission évaluera le fonctionnement du Fonds social pour le climat en 2028, en tenant compte également des effets souhaités du règlement sur la répartition de l'effort et de l'application du système d'échange de quotas d'émission aux nouveaux secteurs.

Pour renforcer davantage la dimension sociale, la Commission invite les États membres à consacrer aux secteurs du bâtiment et du transport routier une partie des recettes générées par la mise aux enchères des quotas afin d'atténuer l'impact sur les ménages vulnérables à revenu faible et intermédiaire et les usagers des transports, en plus du Fonds social pour le climat.

Les États membres dont la part fossile du bouquet énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et l'intensité énergétique sont plus élevés et le PIB par habitant plus faible recevront également l'aide d'un **Fonds pour la modernisation renforcé**. Les ressources de ce fonds dépendront du prix du carbone, mais le fonds sera doté de 192,5 millions de quotas supplémentaires.

---

<sup>3</sup> Par exemple, le Fonds de cohésion, le Fonds pour une transition juste et le Fonds social européen plus.

Enfin, la **solidarité au titre du règlement sur la répartition de l'effort** se poursuivra, de même que celle au titre **du système d'échange de quotas d'émission**, qui permet de redistribuer entre les États membres un dixième des quotas destinés aux enchères.

## ***2.2 Une transition compétitive: de nouvelles perspectives grâce au changement industriel et sectoriel***

La réalisation de l'objectif fixé pour 2030 nécessitera une transformation systémique de l'économie dans son ensemble. Les révisions prochaines des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat et du règlement sur la gouvernance garantiront une planification, une mise en œuvre et un suivi intégrés de la transition écologique à l'horizon 2030. Elles permettront à l'Union et à ses États membres de progresser de manière équilibrée. Les propositions dont se compose le paquet «Ajustement à l'objectif 55» en témoignent, par des actions menées dans les secteurs de l'industrie, du transport, du bâtiment et de l'énergie. Des politiques complémentaires et ciblées au niveau de l'Union et au niveau national accéléreront le changement de comportement, l'innovation et le déploiement technologiques, ainsi que le développement de nouvelles infrastructures. Il est essentiel que le paquet s'appuie sur les réalisations importantes du **système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne** en le renforçant et en l'appliquant à de nouveaux secteurs, dans lesquels les réductions des émissions ne sont pas suffisantes. L'expérience des 16 dernières années a montré que l'échange de quotas d'émission est un mécanisme très efficace pour réduire les émissions de manière économiquement efficiente, tandis que les recettes qu'il génère peuvent servir à faciliter la transition vers une production plus propre et à stimuler l'innovation.

Outre le signal de prix du carbone, des **objectifs** clairs sont nécessaires pour promouvoir le changement, comme dans le **règlement révisé sur la répartition de l'effort (RRE)**, qui permettra aux États membres d'agir à leur échelle pour lutter contre les émissions dans les secteurs du bâtiment, des transports, de l'agriculture, des déchets et de la petite industrie. Grâce à la proposition, ces secteurs devraient, d'ici à 2030, réduire leurs émissions à l'échelle de l'Union de 40 % par rapport à la situation de 2005. Les principes appliqués à chaque État membre pour l'attribution de l'effort relatif demeurent les mêmes qu'avant. La fixation d'objectifs nationaux fondés sur le PIB par habitant, adaptés afin de tenir compte des circonstances nationales et de l'efficacité économique, permettra de continuer à prendre la mesure des différences de capacité d'action des États membres.

L'application du système d'échange de quotas d'émission à de nouveaux secteurs complète les autres politiques du paquet qui visent à susciter des changements dans les investissements publics et privés, le comportement des consommateurs et les pratiques des entreprises. Les analyses d'impact de la Commission montrent que la décision de ne pas appliquer le système d'échange de quotas d'émission à ces secteurs nécessiterait de prendre dans tous les domaines des mesures réglementaires beaucoup plus énergiques que celles proposées dans ce paquet, notamment en matière de normes relatives aux carburants, d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique, ainsi que de fiscalité.

### ***2.2.1 Transformation industrielle et tarification du carbone***

Alors que le monde suit notre exemple, la transition écologique offre à l'industrie de l'UE de nombreuses possibilités de développer des débouchés pour de nouveaux produits et technologies propres et de créer des emplois durables, locaux et qualifiés dans toute l'Union. L'industrie de l'Union est prête à investir, mais elle a besoin de prévisibilité et

d'un cadre réglementaire cohérent, d'accessibilité aux infrastructures et d'un soutien à l'innovation.

Le paquet prévoit de nouvelles exigences imposant à l'industrie de décarboner les processus de production, mais il promet aussi des mécanismes destinés à favoriser l'adoption de nouvelles technologies. Le Fonds pour l'innovation, qui appuie les investissements des entreprises et des PME dans les énergies propres, augmentera les ressources qu'il octroie aux projets innovants et aux infrastructures destinées à décarboner l'industrie. Une attention particulière sera accordée aux projets dans les secteurs qui relèveront du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

Consciente de la nécessité de réduire plus fortement les émissions, la Commission propose aujourd'hui que, d'ici à 2030, les secteurs relevant du SEQE de l'UE<sup>4</sup> réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre de 61 % par rapport aux niveaux de 2005. Afin d'y parvenir, nous devons abaisser le plafond annuel d'émissions conformément à la trajectoire visant à réaliser l'ambition plus élevée pour 2030.

Pour renforcer le rôle de la tarification du carbone dans le secteur des transports, la Commission propose d'étendre progressivement l'actuel SEQE de l'UE au **secteur du transport maritime** au cours de la période 2023 à 2025. Les exploitants d'**aéronefs** devront aussi redoubler d'efforts pour réduire leurs émissions; c'est pourquoi la Commission propose de supprimer progressivement les quotas d'émission gratuits que ce secteur reçoit actuellement. Pour lutter également contre les émissions provenant du secteur aérien au niveau mondial, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sera mis en œuvre au moyen de la directive relative au système européen d'échange de quotas d'émission. Nous poursuivrons les politiques nationales et continuerons en même temps de coopérer avec nos partenaires au niveau international par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les carburants et combustibles fossiles utilisés par les secteurs du **transport routier** et du **bâtiment** sont des sources considérables d'émissions et de pollution. Étant donné qu'il a jusqu'à présent été très difficile de les décarboner, ces secteurs recèlent aussi un haut potentiel d'innovation et de création d'emplois. Par exemple, l'échange de quotas d'émission dans le secteur du transport routier incitera davantage à offrir des carburants plus propres aux véhicules existants. Il fera évoluer les carburants disponibles sur le marché pour la flotte existante, ce qui poussera les fournisseurs à décarboner leurs carburants. Toutefois, le prix du carbone ne garantit pas en soi une transition rapide vers une mobilité à zéro émission, qui requiert des politiques complémentaires, relatives notamment aux infrastructures de recharge.

De même, l'application du système d'échange de quotas d'émission aux combustibles du secteur du bâtiment contribuera à mettre sur le marché des combustibles de chauffage plus propres, à réduire le délai d'amortissement des investissements dans la rénovation et à accélérer la commutation des combustibles de chauffage et de refroidissement dans les bâtiments existants. Ces effets seront complétés par des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des systèmes et appareils consommateurs

---

<sup>4</sup> Le secteur de l'électricité, les secteurs industriels à forte intensité énergétique, notamment les raffineries de pétrole, l'aciérie, la production de fer, d'aluminium, de métaux, de ciment, de chaux, de verre, de céramique, de pâte à papier, de papier, de carton, d'acides et de produits chimiques organiques en vrac, ainsi que les secteurs de l'aviation et du transport maritime.

d'énergie, de manière que les besoins globaux en énergie de nos maisons et de nos systèmes de chauffage et de refroidissement seront également réduits.

C'est pourquoi la Commission propose que **l'échange de quotas d'émission commence à s'appliquer au transport routier et aux bâtiments dès 2026**. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en place un système distinct ciblant les fournisseurs de carburants et de combustibles en amont, qui fera peser sur eux la responsabilité de se conformer au système, plutôt que de demander à chaque ménage ou aux usagers du transport routier de participer directement. Les émissions des secteurs du transport routier et du bâtiment ne pourront dépasser un plafond, qui sera progressivement abaissé afin de faire chuter la quantité totale d'émissions.

Si les partenaires internationaux ne partagent pas une ambition comparable à celle de l'Union, il risque d'y avoir des fuites de carbone, une partie de la production étant transférée de l'Union vers d'autres pays moins ambitieux en matière de réduction des émissions. Si ce risque se concrétise, la quantité globale des émissions ne baissera pas. C'est pourquoi, comme il est expliqué en détail à la section 4 de la présente communication, la Commission propose un **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières**, qui fixe le prix à l'importation d'un nombre limité de marchandises fortement polluantes en fonction de leur teneur en carbone.

Cette transition industrielle à l'horizon 2030 - et au-delà pour atteindre la neutralité climatique - doit être un effort collectif et inclusif, élaboré conjointement avec les écosystèmes industriels. La stratégie industrielle actualisée a annoncé la création des **trajectoires de transition** en concertation avec les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes afin de dresser un tableau des meilleurs moyens d'accélérer la double transition et d'en tirer parti, compte tenu de l'échelle, de la vitesse et des conditions correspondant à chaque écosystème. Les trajectoires préciseront l'échelle des besoins, notamment de reconversion professionnelle, ainsi que les besoins en investissements ou en technologie et détermineront les actions à réaliser pour les satisfaire, compte tenu de contributions telles que des feuilles de route pour la stratégie industrielle. La priorité est donnée aux écosystèmes qui s'engagent en faveur de la transition, sont confrontés au plus grand nombre de difficultés et ont été durement touchés par la crise, comme la mobilité, la construction et les industries à forte intensité énergétique.

La Commission reconnaît que la transition écologique ne peut réussir que si l'Union dispose de la main-d'œuvre qualifiée dont elle a besoin pour rester compétitive. L'éducation et la formation sont essentielles pour sensibiliser à l'économie verte et renforcer les compétences dans ce domaine dans le cadre d'instruments tels que le volet vert d'Erasmus+ et la coalition «Éducation pour le climat». Avec la stratégie européenne en matière de compétences en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience, la Commission met en œuvre des actions phares visant à doter les citoyens des compétences adéquates que requiert la transition écologique et numérique. Dans le cadre de cette stratégie, la Commission facilite également l'élaboration d'engagements en faveur de la reconversion professionnelle et du renforcement des compétences dans tous les écosystèmes industriels. Plusieurs écosystèmes, notamment l'écosystème automobile, se sont déjà engagés à organiser la reconversion professionnelle et le renforcement des compétences de leur main-d'œuvre sur l'ensemble de la chaîne de valeur, dans le cadre du pacte sur les compétences.

## 2.2.2 Une mobilité et des carburants pour les transports plus propres

Outre la tarification du carbone, d'autres mesures sont nécessaires pour engager résolument le secteur des transports sur la voie d'émissions nulles et pour réduire la pollution atmosphérique. Les transports, en effet, génèrent près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE et sont la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes. Les émissions restent plus élevées qu'en 1990 et, d'ici à 2050, il faudra réduire de 90 %<sup>5</sup> la totalité des émissions engendrées par les transports pour atteindre la neutralité climatique.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» contient donc quatre propositions visant à promouvoir, d'une manière technologiquement neutre, l'utilisation de véhicules et de carburants plus propres. La **révision des normes d'émission de CO<sub>2</sub>** pour les voitures neuves et les véhicules utilitaires légers neufs vise à réduire encore davantage les émissions de gaz à effet de serre de ces véhicules, en fixant une trajectoire claire et réaliste vers une mobilité à émissions nulles. La demande des consommateurs en véhicules à émissions nulles est déjà en forte augmentation<sup>6</sup>.

Le **règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs** garantira le nécessaire déploiement d'une infrastructure interopérable et conviviale pour la recharge et le ravitaillement en carburant de véhicules plus propres dans toute l'UE, en phase avec le développement du marché et couvrant également les zones rurales et isolées. Les objectifs contraignants proposés pour le déploiement de cette infrastructure sont essentiels pour soutenir la pénétration des véhicules plus propres ainsi que la croissance continue de ce marché qui ouvre d'extraordinaires perspectives à l'industrie automobile de l'UE.

Toutes ces mesures se complètent et se renforcent mutuellement. Sachant que la durée de vie moyenne d'une voiture est comprise entre 10 et 15 ans, il est urgent d'établir une tarification du carbone pour le transport routier afin de rendre la flotte existante plus propre. En outre, l'instauration de normes d'émissions de CO<sub>2</sub> plus ambitieuses favorisera la rapide mise en circulation d'un plus grand nombre de véhicules à émissions nulles, tandis que les obligations en matière d'infrastructure garantiront la mise en place des stations de recharge et de ravitaillement nécessaires aux millions de véhicules neufs attendus d'ici à 2030 et que nous continuerons à construire une chaîne de valeur des batteries durable et compétitive à l'échelle mondiale.

En ce qui concerne l'industrie automobile et sa chaîne d'approvisionnement, la transition est déjà en cours. Cela implique de faire appel à des ressources financières, telles que le Fonds pour l'innovation, et aux possibilités d'investissements prévues par les règles en matière d'aides d'État pour créer de nouveaux débouchés commerciaux sur différents segments de l'écosystème industriel. En outre, le Fonds social européen plus (FSE+), InvestEU et d'autres programmes de financement de l'UE peuvent être utilisés pour soutenir des mesures de reconversion et de renforcement des compétences.

---

<sup>5</sup> Par rapport aux niveaux de 1990.

<sup>6</sup> Près d'un demi-million de véhicules électriques rechargeables neufs ont été immatriculés dans l'UE au cours du dernier trimestre de 2020. Ce chiffre, le plus élevé jamais enregistré, s'est traduit par une part de marché sans précédent, de 17 %. Il a également porté le total annuel à un million de véhicules électriques rechargeables neufs. La flotte de véhicules électriques existants a ainsi doublé en 12 mois seulement (rapport trimestriel sur les marchés européens de l'électricité, quatrième trimestre 2020).

La Commission propose également de promouvoir l'utilisation de **carburants durables dans les secteurs aérien et maritime** en complément du système d'échange de quotas d'émission pour ces secteurs, qui rend les carburants polluants plus onéreux pour les fournisseurs. L'initiative **ReFuelEU Aviation**, qui vise à promouvoir le carburant durable d'aviation, obligera les fournisseurs de carburants à intégrer une proportion croissante de carburant durable dans les carburateurs existants embarqués dans les aéroports de l'UE et incitera également à l'utilisation de carburants de synthèse. La future alliance pour une aviation à émissions nulles complétera ces travaux afin de préparer le marché à des configurations d'aéronefs de rupture (fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité, par exemple). La Commission invite également le Conseil et le Parlement européen à parvenir rapidement à un accord sur la mise à jour du cadre réglementaire du ciel unique européen, qui devrait permettre une réduction des émissions de l'aviation pouvant atteindre 10 %.

La proposition **FuelEU Maritime**, qui vise à promouvoir les carburants maritimes durables, prévoit d'imposer aux navires qui arrivent dans un port de l'UE ou qui en partent, quel que soit leur pavillon, une limite maximale quant à la teneur en gaz à effet de serre de l'énergie qu'ils utilisent et de rendre progressivement ces limites plus strictes. La future alliance pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dynamisera l'offre et le déploiement des carburants les plus prometteurs pour tous les modes de transport.

On ne pourra garantir la performance de ces secteurs en matière d'émissions qu'en veillant à ce que les nouveaux carburants respectent les critères de durabilité applicables aux sources d'énergie renouvelables. Ce lien doit être préservé, et nous devons veiller à promouvoir uniquement les biocarburants avancés les plus propres et les nouveaux carburants de synthèse les plus performants au regard des émissions. Dans le secteur de l'aviation, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI sera mis en œuvre. La directive révisée sur la taxation de l'énergie, qui renforcera l'attractivité des carburants plus propres pour tous les modes de transport et qui comblera les lacunes pour les carburants polluants, viendra compléter ces mesures.

### 2.2.3 Énergie

La consommation d'énergie étant à l'origine de 75 % des émissions de l'UE, la transformation de notre système énergétique est essentielle à la réalisation de nos objectifs climatiques. Le fait d'économiser davantage d'énergie et de développer le recours accru aux sources renouvelables pour l'énergie consommée est un moteur essentiel de l'emploi, de la croissance et de la réduction des émissions.

Pour atteindre l'objectif fixé pour 2030, la **directive sur les sources d'énergie renouvelables** telle qu'actualisée propose de porter l'objectif global contraignant pour la part des sources d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique de l'UE à 40 %, alors qu'il est actuellement de 32 %. Des contributions nationales indicatives, montrant quelle devrait être la contribution de chaque État membre pour atteindre l'objectif collectif, seront également prévues. La proposition vise à aider les États membres à exploiter au mieux leur potentiel d'utilisation d'énergies renouvelables offrant un bon rapport coût-efficacité dans tous les secteurs, par une combinaison de mesures et d'objectifs sectoriels. Elle ambitionne de rendre le système énergétique plus propre et plus efficient, en favorisant une électrification fondée sur les énergies renouvelables et,

dans les secteurs où cela est plus difficile comme l'industrie et les transports, l'utilisation d'énergies renouvelables telles que l'hydrogène vert.

Une réduction de la consommation d'énergie permet de faire baisser à la fois les émissions et le coût de l'énergie pour les consommateurs et l'industrie. La révision de la directive sur l'efficacité énergétique propose de relever le niveau d'ambition des objectifs en matière d'efficacité énergétique à l'échelle de l'UE et de les rendre contraignants. Cela devrait entraîner une réduction de 9 % de la consommation d'énergie d'ici à 2030 par rapport aux projections de référence<sup>7</sup>. Dans ce cadre, l'action des États membres sera également guidée par des critères de référence indicatifs nationaux pour l'efficacité énergétique calculés à l'aide d'une nouvelle formule. La révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, prévue plus tard dans l'année, sera l'occasion de recenser des mesures spécifiques destinées à accélérer le rythme des rénovations de bâtiments, contribuant ainsi aux objectifs en matière d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du bâtiment.

Le système de taxation des produits énergétiques doit à la fois préserver le marché intérieur et soutenir la transition écologique par les incitations appropriées. Ainsi, par une révision de la **directive sur la taxation de l'énergie**, il est proposé d'aligner les taux minimaux de taxation des combustibles et des carburants sur les objectifs climatiques et environnementaux de l'UE, tout en atténuant l'impact social de cette mesure. Les nouvelles règles mettront fin à des exemptions obsolètes, par exemple dans le transport aérien et maritime, comme à d'autres incitations à utiliser des combustibles et carburants fossiles, pour promouvoir l'adoption de combustibles et carburants propres.

### ***2.3 Une transition écologique: protéger la nature et agrandir le puits de carbone naturel de l'UE***

Les crises liées du climat et de la biodiversité ne peuvent être traitées séparément. Elles doivent être résolues ensemble, ou aucune des deux ne le sera. Cela implique également que nous ne devrions prélever que la quantité de ressources que la planète est en mesure de nous céder. Si nous aidons de fragiles écosystèmes terrestres et océaniques à se rétablir, ces derniers seront source de vie sur Terre et pourront jouer leur rôle dans la lutte contre le changement climatique. Pour absorber et stocker davantage de carbone, il est essentiel de restaurer la nature et de permettre à la biodiversité de prospérer de nouveau.

Nous devons donc accroître la capacité de piégeage et de stockage du carbone des forêts, des sols, des zones humides, des tourbières, des océans et des masses d'eau de l'UE. Au sein d'un secteur agricole modernisé, nous avons également besoin de pratiques agricoles qui donnent la priorité à la préservation des terres et de la nature et qui régénèrent la qualité de nos sols afin de garantir notre sécurité alimentaire.

Dans le cadre de l'actualisation du **règlement sur l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie**, la Commission propose de relever

---

<sup>7</sup> Le scénario de référence utilisé pour définir le niveau d'ambition des objectifs de l'Union a été actualisé dans la proposition législative de révision de la directive sur l'efficacité énergétique. Ces objectifs seront désormais calculés sur la base du scénario de référence de 2020, tandis que les objectifs actuels en matière d'efficacité énergétique ont été calculés sur la base du scénario de référence de 2007.

le niveau d'ambition des efforts visant à accroître la capacité d'absorption naturelle de carbone de l'UE, car cela est essentiel pour compenser les émissions et parvenir à la neutralité climatique. La nouvelle proposition vise à inverser la tendance actuelle à la diminution des absorptions de CO<sub>2</sub> et à accroître la qualité et la quantité des forêts et autres puits de carbone naturels de l'UE. Elle propose de fixer, au niveau de l'UE, un objectif d'absorption nette des gaz à effet de serre dans le secteur de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie [UTCATF] de 310 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> d'ici à 2030. Des objectifs nationaux spécifiques sont proposés pour contribuer à la réalisation de cette ambition commune. Après 2030, la Commission évaluera les avancées réalisées et envisagera des propositions pour engager le secteur de l'UTCATF sur la voie de la neutralité climatique – en tenant compte de ses émissions et de ses absorptions, ainsi que des émissions agricoles autres que de CO<sub>2</sub>.

Les États membres conserveront une certaine marge de manœuvre pour répartir l'effort au titre du règlement sur le partage de l'effort et du règlement sur le secteur de l'UTCATF, ce qui montre de nouveau la complémentarité des différentes propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55».

La Commission prend également de nombreuses mesures pour promouvoir les bonnes pratiques de production de biomasse et faire en sorte que l'offre et la demande de biomasse ligneuse demeurent dans les limites de la durabilité<sup>8</sup> et conformes à nos objectifs de restauration de la biodiversité, d'amélioration de la santé de la nature et de respect des limites de notre planète.

La proposition relative à la production d'énergie renouvelable prévoit de **durcir les critères de durabilité applicables à la bioénergie**: le champ d'application en serait étendu, et les zones où il est interdit de s'approvisionner seraient élargies. La bioénergie représente actuellement quelque 60 % de la production d'énergie renouvelable et, tandis que cette part devrait diminuer entre 2030 et 2050, la demande globale d'énergies renouvelables augmentera. La proposition confirme le principe de l'utilisation en cascade, qui privilégie l'utilisation du bois offrant la plus haute valeur ajoutée, et vise à ce que les régimes nationaux d'aide à l'utilisation de biomasse d'origine durable respectent ce principe et n'aient pas d'incidence négative sur la biodiversité.

La **nouvelle stratégie de l'UE pour les forêts**, présentée en même temps que le paquet «Ajustement à l'objectif 55», de même que la future stratégie de l'UE pour les sols, la loi de l'UE sur la restauration de la nature et l'initiative sur la séquestration du carbone dans les sols agricoles prévues pour le deuxième semestre de 2021 renforceront encore les puits de carbone naturels de l'UE, garantiront que la biodiversité occupe une place essentielle dans l'approche globale et soutiendront les fonctions sociales et économiques essentielles du secteur forestier et de la filière bois.

### **3. OPPORTUNITÉS ET INCITATIONS: INNOVER ET INVESTIR EN FAVEUR D'UNE TRANSITION COMPÉTITIVE**

La transition vers une économie neutre pour le climat soutient l'innovation. Le pacte vert pour l'Europe est une stratégie de croissance et, comme indiqué dans la stratégie

---

<sup>8</sup> Répertoire des publications du JRC – *Brief on the role of the forest-based bioeconomy in mitigating climate change through carbon storage and material substitution* (synthèse sur le rôle de la bioéconomie forestière dans l'atténuation du changement climatique par le stockage du carbone et la substitution des matériaux) ([europa.eu](http://europa.eu))

industrielle actualisée de l'UE, les propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55» offrent d'importantes possibilités de développer, de déployer et d'exporter des technologies à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et des emplois verts<sup>9</sup>.

En mettant en place un cadre clair se déclinant en politiques et objectifs détaillés, la Commission accroît la sécurité offerte aux investisseurs et réduit le risque de verrouillage des investissements dans des industries à forte intensité de carbone qui deviendront obsolètes à assez brève échéance, avec des actifs irrécupérables. Au moment où la lutte mondiale contre le changement climatique s'intensifie, l'UE tire avantage de sa position de précurseur. Les investissements dans une économie à faible intensité de carbone peuvent stimuler la croissance et l'emploi, accélérer la transition vers l'énergie propre, accroître la compétitivité à long terme et jouer un rôle dans la relance verte.

Le budget à long terme de l'UE et son train de mesures de relance, **NextGenerationEU**, ont été spécifiquement conçus pour soutenir la transition écologique. 30 % des programmes inscrits dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027 sont consacrés au soutien de l'action pour le climat, par exemple des programmes relevant de la politique de cohésion, des programmes agricoles et le programme LIFE pour le climat et l'environnement. L'objectif consistant à utiliser 35 % du financement de la recherche et de l'innovation au titre d'«Horizon Europe» pour des investissements verts, ainsi que les différents partenariats et missions<sup>10</sup> relevant du programme, fournissent les ressources nécessaires à la mise en place de solutions durables et innovantes pour la transition écologique. «Horizon Europe» apporte un soutien considérable aux PME (start-up et spin-outs, notamment) pour les aider à mettre au point et continuer à développer des innovations révolutionnaires.

En outre, les plans nationaux pour la reprise et la résilience des États membres, financés par la **facilité pour la reprise et la résilience**, doivent contribuer à la transition écologique par des mesures représentant au moins 37 % de l'enveloppe financière allouée à chaque plan. Mais les financements publics ne suffiront pas. La stratégie pour le financement de la transition vers une économie durable contribuera à débloquer les investissements privés nécessaires au financement de cette transition<sup>11</sup>.

La Commission continuera à encourager les investissements dans la transition écologique. Lorsqu'elle révisera les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie, la Commission veillera tout particulièrement à ce qu'elles tiennent compte de l'envergure et de l'ambition du pacte vert pour l'Europe. Si la récente évaluation de la communication actuelle sur les PIIEC a montré que les dispositions prévues fonctionnaient bien, certains ajustements ciblés seraient nécessaires, notamment pour renforcer l'ouverture et faciliter la participation des PME ainsi que pour fournir des orientations sur les critères de mise en commun des fonds provenant de budgets nationaux et de programmes de l'Union.

À cet effet, les propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55» ont leurs propres instruments financiers pour soutenir une transition équitable, qui s'appuient sur les recettes générées par **l'extension et le renforcement du système d'échange de quotas d'émission**. Cela montre de nouveau l'interconnexion entre les différentes parties de cet

---

<sup>9</sup> Voir l'analyse d'impact accompagnant la communication intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030», SWD(2020) 177 final.

<sup>10</sup> Pour la transition écologique, les missions sur les villes neutres pour le climat et intelligentes; la santé des océans, des mers et des eaux côtières et intérieures; la santé des sols et l'alimentation ainsi que l'adaptation au changement climatique, y compris la transformation de la société, sont particulièrement pertinentes.

<sup>11</sup> [COM\(2021\) 390 final](#)

ensemble de propositions. Les mécanismes et fonds de solidarité existants sont renforcés pour tenir compte des effets distributifs et stimuler davantage les investissements dans des solutions innovantes à faible intensité de carbone. Le Fonds pour l'innovation est étendu dans sa taille et sa portée, afin de soutenir des projets, sous la forme de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, qui amènent l'industrie à réduire ses émissions.

#### 4. UNE UNION EUROPÉENNE DURABLE DANS UN MONDE DURABLE

Si elle n'est à l'origine que de 8 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, l'UE reconnaît qu'elle porte une plus grande responsabilité dans les émissions cumulées. L'UE est déterminée à ouvrir résolument la voie vers une économie verte, compétitive, inclusive et circulaire. Le pacte vert pour l'Europe, en tant que stratégie de l'UE pour la croissance et la compétitivité, contribue à faire évoluer le discours mondial, en influant sur les sphères politique et économique et en offrant un exemple à suivre.

Un engagement et une coopération de tous les pays sont essentiels pour résoudre la crise climatique, et l'UE dialogue activement avec ses partenaires, à l'échelle tant bilatérale que multilatérale.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» constitue un jalon essentiel sur la voie vers Glasgow, où se tiendra plus tard dans l'année la prochaine conférence des Nations unies sur les changements climatiques, aussi connue sous le nom de COP26. Il constituera l'épine dorsale de toute l'action menée par l'UE pour honorer les engagements qu'elle a pris envers la planète et envers la communauté internationale en signant l'accord de Paris.

L'UE est déterminée à veiller à ce que les gains qu'elle enregistre en matière de décarbonation ne consistent pas simplement à délocaliser les émissions carbonées par-delà nos frontières. La délivrance de quotas à titre gratuit dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission permet actuellement d'éviter ces fuites de carbone. Ce système a prévenu efficacement le risque de fuites, mais il affaiblit aussi l'incitation à investir dans une production plus verte sur notre territoire et à l'étranger.

C'est dans cet esprit que la Commission propose aujourd'hui un **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières** (MACF). Conçu comme un instrument d'action pour le climat, celui-ci instaure une dynamique de marché qui, tout en protégeant l'intégrité de la politique climatique européenne et mondiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre ici et ailleurs, incite les secteurs concernés à se moderniser, à devenir plus durables et à se décarboner.

Le MACF sera progressivement introduit pour quelques produits sélectionnés. Un système simplifié sera appliqué les premières années, afin de faciliter le déploiement harmonieux du mécanisme. Selon ce que prévoit la proposition relative au MACF, le même tarif du carbone sera appliqué aux produits nationaux et importés; il sera donc non discriminatoire et compatible avec les règles de l'OMC et les autres obligations internationales de l'UE. Dans les secteurs concernés, le mécanisme sera progressivement introduit au fur et à mesure que les quotas gratuits seront supprimés, ce qui aura assurément pour effet d'inciter davantage les industries de l'UE et les industries étrangères à innover et à réduire leurs émissions. En outre, les secteurs et les entreprises situés en dehors de l'UE qui pourraient déjà avoir décarboné leurs **cycles** de production ou dans lesquels un système similaire de tarification du carbone est en vigueur en tireront

avantage dans le cadre du MACF. En soi, c'est une invitation lancée à nos partenaires internationaux à relever conjointement le niveau d'ambition climatique.

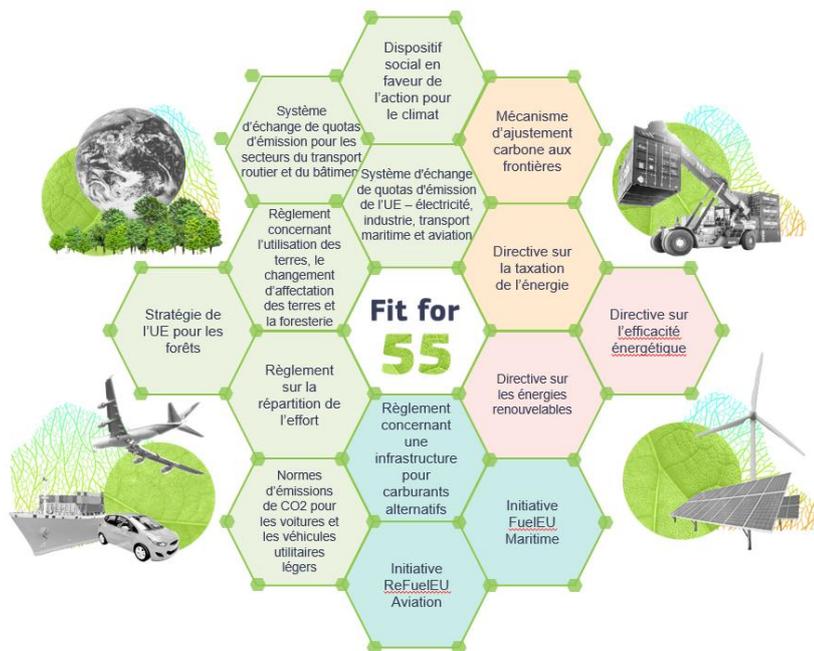
Le processus mondial d'abandon des combustibles fossiles est déjà bien engagé. Et les effets ne sont pas que climatiques et environnementaux, mais aussi géopolitiques. L'UE doit adapter ses politiques en conséquence pour garantir une transition stable, y compris au-delà de ses frontières. C'est pourquoi la Commission européenne proposera prochainement une nouvelle législation pour réduire au minimum la contribution de l'UE à la déforestation et à la dégradation des forêts à l'échelle mondiale et pour intégrer la gouvernance d'entreprise durable dans les stratégies des entreprises.

Nous attendons de nos partenaires qu'ils honorent aussi les engagements pris à Paris, et nous sommes prêts à travailler avec eux en renforçant la **diplomatie climatique de l'UE**. En vue de renforcer la coopération avec nos partenaires internationaux et de faciliter la transition mondiale vers une économie à zéro émission nette, tout l'éventail des instruments de politique extérieure de l'UE sera utilisé pour permettre un alignement sur ces objectifs élevés. Dans le cadre de sa diplomatie climatique au sein de partenariats bilatéraux et d'organisations multilatérales, l'UE veillera à consulter ses partenaires, à leur expliquer ses positions, à leur apporter son aide et, si possible, à tenir compte de leurs propres positions, sans perdre de vue les principaux objectifs fixés dans l'accord de Paris. Cela suppose aussi de soutenir financièrement les pays vulnérables pour les aider à s'adapter au changement climatique et à investir dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'UE et ses États membres ont toujours été les premiers bailleurs mondiaux de financements publics en faveur de l'action climatique destinés aux pays à revenu faible et intermédiaire et ils le resteront, en prêtant particulièrement attention aux besoins des pays les moins avancés.

## 5. CONCLUSION

L'Union européenne repose sur le principe que des politiques communes sont élaborées au service d'intérêts communs. Cela suppose une solidarité entre ses États membres et entre ses citoyens dans la réalisation de ces objectifs et la jouissance des avantages produits, dans le respect des spécificités nationales et en sachant que tous ne partiront pas du même point et que chacun agira selon ses capacités et compétences pour atteindre l'objectif final. C'est dans cet esprit que le paquet «Ajustement à l'objectif 55» a été conçu: les États membres partageront les efforts de la manière la plus efficace possible, en reconnaissant leurs différences, et un soutien sera accordé à ceux qui en ont le plus besoin, afin que la transition profite à tous.

L'ensemble de propositions a été élaboré avec le souci de créer le bon dosage de mesures et de recettes pour concevoir et favoriser une transformation en profondeur de toute l'économie de l'UE qui soit également juste. Modifier le poids d'un outil aurait inévitablement des répercussions sur plusieurs autres, et supprimer n'importe laquelle des mesures proposées nécessiterait de revoir des propositions dans d'autres domaines. Si nous voulons ajuster l'Union européenne à l'objectif 55 et réduire à temps nos émissions d'au moins 55 %, nous avons besoin de tous ces outils et de cet équilibre.



Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» reconnaît qu'il faut mieux informer les citoyens de l'UE, leur proposer des options abordables et leur donner des incitations appropriées à effectuer les changements personnels qui nous permettront collectivement de vivre en équilibre avec notre environnement et notre planète. Les citoyens de toutes les régions et de tous âges seront étroitement associés à la mise en œuvre, par exemple par l'intermédiaire du pacte européen pour le climat et des panels de citoyens de la conférence sur l'avenir de l'Europe. Le paquet reconnaît également l'efficacité d'une tarification du carbone et met à contribution la puissance économique des entreprises et des marchés pour réaliser les changements structurels qui permettront à notre économie de produire les produits et services plus propres et plus sains dont nous avons besoin. Enfin, il permettra à l'UE d'investir à long terme, de montrer la voie aux marchés et de faire appliquer de nouvelles normes écologiques. C'est cette combinaison de mesures qui permettra à l'UE de s'adapter en vue d'un avenir neutre pour le climat.

Les défis posés par le changement climatique appellent une réponse mondiale, et l'UE continuera de coopérer activement avec les pays partenaires pour soutenir la révolution climatique et énergétique mondiale.

La Commission a ainsi présenté les propositions nécessaires pour permettre à l'UE d'honorer ses engagements, de réaliser ses objectifs et d'embrasser pleinement la transformation qui nous attend. Nous invitons le Parlement européen et le Conseil à engager rapidement leurs travaux législatifs sur les propositions présentées aujourd'hui et à veiller à les traiter comme un ensemble cohérent, dans le respect des multiples interconnexions entre ces propositions.

La décennie où tout va se jouer a déjà commencé. L'UE doit se doter le plus vite possible de sa panoplie de mesures stratégiques d'«ajustement à l'objectif 55» pour pouvoir réaliser ses objectifs pour 2030 et s'engager résolument sur la voie qui lui permettra de devenir le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050.