



HAL
open science

Chronique annuelle Droit de l'environnement de l'Union européenne - coordination N. Hervé-Fournereau

Marion Lemoine-Schonne

► To cite this version:

Marion Lemoine-Schonne. Chronique annuelle Droit de l'environnement de l'Union européenne - coordination N. Hervé-Fournereau. Revue de l'Union européenne, inPress, 665. halshs-03451757

HAL Id: halshs-03451757

<https://shs.hal.science/halshs-03451757v1>

Submitted on 17 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Chronique annuelle droit de l'environnement UE 2021 Revue de l'Union européenne

I. Politique environnementale de l'UE Domaine d'action : Climat et Air Oct. 2020-Nov. 2021

Marion Lemoine-Schonne

Alors que les émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) repartent à la hausse de +4,9% en 2021 par rapport à 2020, (Global Carbon Project Earth System Science Data 4/11/2021), l'Union européenne comptabilise des baisses importantes de GES, avec 3,38 milliards de tonnes de GES émises en 2020, largement en deçà du plafond de 3,94 milliards annuels qu'elle s'était fixé (Agence européenne de l'environnement). Cette baisse des émissions ne serait toutefois que temporaire, due au ralentissement économique et à la pandémie de covid-19. Pour atteindre les objectifs de neutralité carbone, il faudrait réduire 2,5 fois plus vite les émissions dans les dix prochaines années que sur la période 2010-2020. Les évolutions rapides du droit de l'Union européenne en faveur du climat y suffiront-elles ?

Sur le plan international, le 18 décembre 2020, l'Union européenne et les 27 États-membres ont soumis à la CCNUCC leurs nouveaux plans d'action climatique, appelés contributions déterminées au niveau national (CDN) au titre de l'Accord de Paris. Lors de la COP 26 sur le climat à Glasgow (31 oct-11 nov. 2021), l'Équipe Europe (une action conjointe de l'UE, des États membres et des institutions financières européennes visant à apporter un soutien aux pays partenaires) promet de contribuer à hauteur de 21 milliards d'euros par an aux financements de l'action climatique, ce qui en ferait le premier donateur mondial.

Sur le plan interne, pour atteindre la neutralité carbone en 2050 (Conseil européen 12 déc. 2019), et compte tenu de l'engagement pris par l'UE de relever son ambition en matière de climat conformément à l'Accord de Paris, les dirigeants ont approuvé un objectif contraignant intermédiaire consistant en une réduction nette des émissions de GES d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 (Conseil européen, 11 déc. 2020), contre -40 % d'ici 2030 précédemment sur le territoire de l'UE. Ce seuil de 55 % est calculé en valeur nette, il inclut donc l'absorption d'une partie des GES résiduels par les puits de carbone, sans préciser quels puits (préservation des puits naturels comme les forêts ou les océans, augmentation de la capacité absorbative de ceux-ci ou création de puits artificiels), et dans quelle proportion. Parallèlement, en avril 2021, les co-législateurs Conseil et Parlement sont parvenus à un accord provisoire concernant la loi européenne sur le climat visant à inscrire dans le droit contraignant, l'objectif de réduction des émissions à l'horizon 2030. Les négociateurs ont trouvé un consensus sur plusieurs points importants : ils ont acté la définition d'un nouvel objectif intermédiaire pour 2040, qui sera chiffré dès 2024 ; ils ont prévu la création d'un « Conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique » indépendant, lequel fournira des avis scientifiques et produira des rapports sur les mesures, les objectifs climatiques et les budgets indicatifs des émissions de GES de l'UE et les bilans en matière de lutte contre le changement climatique. Composé de quinze experts (mandat de quatre ans), ce conseil examinera leur cohérence avec la loi européenne sur le climat et avec les engagements internationaux pris au titre de l'Accord de Paris. Les propositions législatives

pourront néanmoins y déroger si le législateur justifie cet écart par rapport aux objectifs climatiques (certainement sur la PAC ou en matière de transports).

Le Conseil et le Parlement ont ensuite étudié et adopté formellement cet accord provisoire. Après l'aval du Parlement européen le 24 juin, le Conseil a validé la loi européenne sur le climat le 28 juin 2021. L'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 est désormais inscrit dans la législation, tout comme celui d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030. La Commission évaluera tous les cinq ans les progrès accomplis par les États-membres, à partir de 2023 et au plus tard six mois après le bilan mondial opéré au sein de la CCNUCC. Afin de maintenir un niveau suffisant de réductions brutes des émissions jusqu'en 2030, la loi sur le climat introduit une limite de 225 millions de tonnes équivalent CO₂ pour la contribution des absorptions par les puits à cet objectif. L'Union prévoit en même temps d'augmenter le volume de puits de carbone net d'ici 2030. La loi climat initie un vaste éventail de réformes législatives prévues d'ici à l'été 2022 dans divers secteurs (transports, énergie) afin d'atteindre les objectifs du Pacte vert pour l'Europe. Des feuilles de route indicatives et volontaires sont discutées par la Commission européenne avec plusieurs secteurs économiques pour mettre en œuvre ces objectifs.

Pour concrétiser le Pacte vert, un paquet législatif baptisé « Fit-for-55 », a été adopté par la Commission européenne le 14 juillet 2021. Il contient douze propositions de textes, parmi lesquelles la révision législative en matière d'efficacité énergétique, d'énergies renouvelables, l'instauration progressive d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières à compter de 2023 (MACF), visant à répercuter le coût de l'empreinte carbone des produits importés dans l'UE au même titre qu'aux produits de l'UE, la baisse des émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules et utilitaires légers avec l'interdiction des moteurs thermiques (essence et diesel) en 2035. Il comprend aussi la réforme du marché européen d'échange de quotas carbone SEQUE (suppression des quotas gratuits, y compris pour l'aviation, nouvel abaissement du plafond global des quotas autorisés, augmentation du taux annuel de réduction et extension du marché au bâtiment, au transport routier et au secteur maritime), ce qui rencontre de vives oppositions sociales. Ce paquet fait désormais l'objet de négociations, avec pour objectif d'aboutir à un consensus puis un vote global en 2023.

Il faut noter enfin le règlement sur la répartition de l'effort entre États membres 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 ; le règlement sur l'utilisation des terres, la foresterie et l'agriculture qui établit un objectif global d'absorption de carbone par les puits naturels équivalant à 310 millions de tonnes d'émissions de CO₂ d'ici à 2030. Un nouveau Fonds social pour le climat est également proposé pour allouer des moyens spécifiques aux États membres, grâce à un montant équivalant à 25 % des recettes escomptées provenant du SEQUE applicable au carburant pour le transport routier et les bâtiments.

Sur le plan de la pollution de l'air, la Commission adopte le 12 mai 2021 un plan d'action contre la pollution, lequel renforce les normes sur les émissions des voitures et utilitaires légers, 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. De

nombreuses initiatives sur la composition des fuels et carburants sont également en cours de discussion (reFuelEU Aviation, Fuel UE Maritime). Sur le plan financier enfin, l'entrée en vigueur du règlement taxonomie le 12 juil. 2021 avec l'acte délégué relatif au volet climatique vise à orienter les investissements vers des activités plus sobres en carbone. Un processus de négociation long s'annonce, dans lequel la France a un rôle majeur à jouer, puisqu'elle prendra la tête de la présidence de l'UE en janvier 2022.

En matière d'adaptation, le Conseil de l'UE en mai 2021 a approuvé la nouvelle stratégie d'adaptation aux impacts du dérèglement climatique, cherchant à anticiper les risques climatiques qui pèsent sur les finances publiques et réguler le recours à l'assurance contre ces risques, par le renforcement de la plateforme européenne d'adaptation au changement climatique.