
L'initiative européenne « Fit for 55 » met l'accent sur les résultats durables

Actions européennes | Juillet 2021



Andrea Carzana
Portfolio Manager,
Sustainable Outcomes
Pan European Equities



Natalia Luna
Senior Thematic Investment
Analyst, Responsible
Investment

La Commission européenne a dévoilé sa feuille de route « Fit for 55 »¹, qui définit les changements à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif de l'Union européenne de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici 2030. Il s'agit d'une étape essentielle pour que l'UE puisse viser la neutralité carbone d'ici 2050.

Ce plan précise la manière dont les réductions envisagées vont être réalisées. Son adoption fera l'objet d'un débat et d'un vote dans les États membres et au Parlement européen, de sorte que toutes les propositions ne deviendront pas nécessairement des lois – il s'agit néanmoins d'une base de travail solide.

Il convient dès lors d'étudier les propositions formulées et de voir dans quelle mesure le cadre proposé bénéficiera aux thèmes durables ciblés par la stratégie d'actions européennes axées sur la durabilité.

Une taxe carbone aux frontières

Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) s'appliquera initialement au ciment, aux engrais, au fer et à l'acier, à l'aluminium et à la production d'électricité, ainsi qu'aux émissions directes du Périmètre 1. Les importateurs seront taxés sur les émissions de carbone liées à leurs marchandises, sur la base du prix du carbone au sein de l'UE. Cette mesure, dont la mise en œuvre s'étalera sur trois ans à partir de 2023, pourrait être étendue à d'autres secteurs après 2026. Les quotas gratuits seraient, pour ces autres secteurs, réduits de 10% chaque année avant de disparaître en 2035. Il s'agit d'une bonne nouvelle pour le secteur de la

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

La mention d'un titre spécifique dans le présent document ne constitue en aucun cas une recommandation d'achat

construction, notamment pour l'entreprise de matériaux de construction CRH² incluse dans la stratégie, car les quotas gratuits risquaient d'être supprimés dès 2023. L'échéance proposée signifie que le secteur n'aura à supporter l'intégralité du coût du carbone qu'à partir de 2035, ce qui laisse du temps pour accélérer la réduction des émissions et ajuster la tarification à la hausse.

L'aspect le plus positif et le plus important du MACF est qu'il s'agit d'une base de travail, préfigurant des réglementations beaucoup plus strictes en matière de carbone au niveau mondial. Sa mise en œuvre différée pourrait donc faire du MACF un outil puissant pour accélérer les plans de décarbonation d'autres pays, stimulant ainsi le débat sur la décarbonation et les ambitions climatiques au niveau mondial.

Aviation et transport maritime

La CE propose qu'au cours des prochaines années, le carburant d'aviation durable (SAF) soit mélangé au kérosène sur les vols au départ de tout aéroport de l'UE afin de réduire les émissions – un sujet que nous avons abordé dans une récente analyse.³ La proposition actuelle prévoit un mélange de 2% de SAF d'ici 2025, 5% d'ici 2030 et 25% d'ici 2035, contre une proportion actuelle d'environ 0,1%.

Le secteur de l'aviation a été ajouté au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE). Les secteurs couverts par le SEQE révisé – qui verra un nouveau resserrement du marché pour soutenir la hausse des prix du carbone – devront réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) de 61% d'ici 2030, par rapport au niveau de 2005. Les quotas gratuits du secteur, définis sur la base du trafic de l'année 2010, diminueront donc de 4,2% par an.

Ces propositions se traduiront par des coûts supplémentaires pour le secteur de l'aviation, et il y aura des gagnants et des perdants. Les compagnies aériennes devront tenir compte de l'adoption du SAF et acheter des certificats carbone, et leur rentabilité dépendra de leur capacité à répercuter ces coûts sur leurs clients. Pour un groupe comme Neste – premier producteur mondial de diesel renouvelable et de carburant d'aviation durable (SAF) raffiné à partir de déchets et de résidus, inclus dans la stratégie –, cela est très encourageant car sa production de SAF devrait passer d'environ 0,1 Mtpa aujourd'hui à près de 1,5 Mtpa d'ici 2024.⁴

Le secteur maritime a également été ajouté au SEQE, qui couvrira les voyages intracommunautaires, 50% des émissions des voyages extracommunautaires et les émissions se produisant à quai dans un port de l'UE. Le secteur devra réduire son intensité de GES (par rapport à une valeur de référence qui reste à fixer) de 2% d'ici 2025, 6% d'ici 2030, 13% d'ici 2035, 26% d'ici 2040, 59% d'ici 2045 et 75% d'ici 2050.

Ni le kérosène utilisé dans l'aviation ni le pétrole lourd utilisé dans le transport maritime ne seront totalement exonérés des taxes sur l'énergie appliquées aux voyages intracommunautaires. Sur une période de dix ans, les taux d'imposition minimaux de ces carburants augmenteront, tandis que les carburants durables bénéficieront d'un taux d'imposition nul en vue de favoriser leur acceptation et leur adoption.

Véhicules électriques

La construction automobile européenne devrait être entièrement électrique d'ici 2035. Le plan « Fit for 55 » propose de réduire les émissions des nouvelles voitures de 55% d'ici 2030 et de

³ Carburant d'aviation durable : paré au décollage, mai 2021

⁴ <https://www.neste.com/about-neste/who-we-are/business#9507dabd>

100% d'ici 2035. Cela implique une élimination progressive des moteurs à combustion interne d'ici 2035 – soit une réduction des émissions plus rapide que prévu –, qui nécessitera une accélération de la montée en puissance des véhicules électriques (VE). Ces objectifs, qui pourraient constituer un défi de taille pour les constructeurs automobiles, exigeront en outre un déploiement plus rapide des infrastructures liées aux VE, notamment une augmentation du nombre de points de recharge à un million d'ici 2025 et 3 millions d'ici 2030.

Cela favorisera notamment les entreprises de semi-conducteurs, qui sont essentielles à ce déploiement. Intégrée à notre portefeuille, la société Infineon est en position de leader sur le segment des semi-conducteurs de puissance, un marché qui devrait connaître une croissance significative liée à la forte progression du nombre de VE. Les entreprises d'équipement électrique telles que Schneider, incontournables dans la phase de construction du réseau de recharge, bénéficieront également de cette évolution.

Rénovation des bâtiments

La feuille de route a porté l'objectif des économies d'énergie à 36% d'ici 2030, contre 32,5% précédemment. Un nouvel objectif contraignant a également été fixé, à savoir une augmentation annuelle de 1,1% des énergies renouvelables utilisées pour le chauffage et la climatisation. À l'horizon 2030, les énergies renouvelables devront représenter 49% de l'énergie utilisée dans les bâtiments.

Nous avons déjà évoqué ce sujet dans une analyse datée de la fin 2020⁵, mais les propositions s'avèrent aujourd'hui plus ambitieuses. Si la modernisation des bâtiments gouvernementaux était auparavant la cible unique, le secteur public sera désormais tenu de rénover chaque année 3% de ses bâtiments, y compris les écoles et les hôpitaux. Pour atteindre ces objectifs d'efficacité énergétique, d'autres politiques de soutien seront nécessaires en termes de financement, d'incitations et de réglementation.

La réglementation sur le carbone reste un obstacle à court terme pour le secteur de la construction, mais à plus long terme, les nouvelles règles de l'UE constituent un facteur susceptible de bénéficier aux leaders de la décarbonation, grâce à un meilleur accès au capital et à des coûts relatifs potentiellement moins importants. Pour des entreprises telles que Belimo, SIKA et Schneider, que nous détenons au sein de la stratégie, cela devrait se traduire par un niveau élevé et durable de croissance organique, associé à un solide pouvoir de fixation des prix. Les entreprises d'électricité en profiteront également, car les bâtiments commerciaux et résidentiels joueront un rôle déterminant dans la transformation énergétique de l'ensemble du réseau.

Le plan « Fit for 55 » en résumé

Secteur	Nouvelle politique « Fit for 55 »	Implications	Impact sectoriel
Émissions	<ul style="list-style-type: none">Réduction de 55% d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990		<ul style="list-style-type: none">Les secteurs couverts par le SEQE révisé devront réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) de 61% d'ici 2030, par

⁵ Surfer sur la vague des rénovations de bâtiments en Europe, décembre 2020

			rapport aux niveaux de 2005
Système d'échange de quotas d'émission (SEQE)	<ul style="list-style-type: none"> Baisse de l'offre et des quotas gratuits Les secteurs de l'aviation et du transport maritime seront inclus SEQE distinct pour les transports et les bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la demande et réduction de l'offre favoriseront la hausse des prix du carbone 	<ul style="list-style-type: none"> Coûts progressifs du carbone pour l'industrie lourde, l'industrie, le pétrole et le gaz Coup d'envoi de la décarbonation de l'aviation et du transport maritime Incitation des propriétaires et des promoteurs à investir dans l'efficacité énergétique et l'adoption de nouveaux combustibles
Taxe carbone aux frontières	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre progressive à partir de 2023-2026 Les importateurs seront taxés sur les émissions de carbone liées à leurs marchandises, sur la base du prix du carbone au sein de l'UE 	<ul style="list-style-type: none"> La réduction progressive des quotas gratuits au cours de la période 2026-2035 minimise les risques potentiels et incite les entreprises à investir dans la décarbonation La mise en œuvre d'une tarification carbone et d'objectifs climatiques mondiaux est favorisée 	<ul style="list-style-type: none"> Une bonne nouvelle relative pour des secteurs comme l'acier et le ciment, car le scénario dramatique d'une suppression immédiate des quotas gratuits est évité
Énergies renouvelables	<ul style="list-style-type: none"> Porte l'objectif de la part des énergies renouvelables à 40% du bouquet énergétique d'ici la fin de la décennie, contre 32% actuellement 	<ul style="list-style-type: none"> Exige le doublement de la capacité de production d'énergie renouvelable 	<ul style="list-style-type: none"> Favorise la croissance organique des producteurs d'énergies renouvelables
Transports routiers	<ul style="list-style-type: none"> Les émissions des voitures neuves devraient diminuer de 55% à partir de 2030 pour tomber à zéro à partir de 2035 	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction effective des moteurs à combustion interne (nouvelles voitures et camionnettes) à partir de 2035 Accélération de la pénétration des VE 	<ul style="list-style-type: none"> Un léger durcissement de la réglementation pourrait pénaliser les fabricants d'équipements d'origine (OEM), mais la plupart des stratégies des OEM ont commencé à

	<ul style="list-style-type: none"> • Développement significatif des infrastructures liées aux véhicules électriques (VE) 		anticiper les objectifs d'adoption des VE
Aviation	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration officielle au sein du SEQE • Disparition progressive des quotas gratuits d'ici 2027 • Imposition de quotas de carburant d'aviation durable (SAF) 	<ul style="list-style-type: none"> • Achat de crédits carbone • Respect des exigences en matière de SAF 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes de l'UE en raison des quotas de SAF, de la taxe sur le carburant et de la conformité au SEQE • Positif pour les fournisseurs de SAF : Neste
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration au sein du SEQE • L'intensité en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par un navire devra être réduite de 6% d'ici à 2030 et de 75% d'ici à 2050 	<ul style="list-style-type: none"> • Achat de crédits carbone • Accélération de l'utilisation des biocarburants 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts supplémentaires pour les entreprises de transport
Bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> • Rénovation de 3% de tous les bâtiments publics chaque année • Objectif contraignant d'une augmentation annuelle de 1,1% des énergies renouvelables utilisées pour le chauffage et la climatisation 		<ul style="list-style-type: none"> • Positif pour les fabricants d'équipements électriques (Schneider) ; de pompes à chaleur (Belimo) ; de matériaux de construction (Kingspan, Sika, Rockwool)
Taxe sur l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> • Les carburants seront taxés en fonction de leur contenu énergétique et de leur performance environnementale, 	<ul style="list-style-type: none"> • Les carburants polluants seront les plus taxés • Suppression progressive de certaines exemptions : exemptions sur le 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficultés accrues pour les raffineurs traditionnels de produits fossiles et les majors pétrolières

	alors que le modèle précédent était fondé sur le volume	kérosène utilisé dans l'aviation et le pétrole lourd utilisé dans le transport maritime pour les voyages intracommunautaires (sur une période de 10 ans) <ul style="list-style-type: none">• Les SAF sont encouragés via un taux d'imposition minimum nul	<ul style="list-style-type: none">• Hausse des coûts pour l'aviation et le transport maritime
--	---	---	---

Informations importantes : Document exclusivement réservé aux investisseurs professionnels et/ou qualifiés (non destiné aux particuliers). Il s'agit d'un document publicitaire.

Le présent document est uniquement destiné à des fins d'information et ne saurait être considéré comme représentatif d'un quelconque investissement. Il ne saurait être considéré comme une offre ou une sollicitation en vue de l'achat ou de la vente de titres quelconques ou autres instruments financiers, ou de la fourniture de conseils ou de services d'investissement. **Investir comporte des risques, y compris le risque de perte du principal. Votre capital est exposé à des risques.** Le risque de marché peut affecter un émetteur, un secteur de l'économie ou une industrie en particulier ou le marché dans son ensemble. La valeur des investissements n'est pas garantie. Il se peut dès lors que l'investisseur ne récupère pas sa mise de départ. Les **investissements internationaux** impliquent certains risques et une certaine volatilité en raison des fluctuations éventuelles sur le plan politique, économique ou des changes et des normes financières et comptables différentes. **Les titres auxquels il est fait référence dans le présent document sont présentés exclusivement à des fins d'illustration, ils sont susceptibles de changer et ne doivent pas être interprétés comme une recommandation d'achat ou de vente. Les titres mentionnés peuvent générer ou non un rendement.** Les opinions exprimées le sont à la date indiquée. Elles peuvent varier en fonction de l'évolution du marché ou d'autres conditions et peuvent différer des opinions exprimées par d'autres associés ou sociétés affiliées de Columbia Threadneedle Investments (Columbia Threadneedle). Les investissements réels ou les décisions d'investissement de Columbia Threadneedle et de ses sociétés affiliées, que ce soit pour leur propre compte ou pour le compte de clients, ne reflètent pas nécessairement les opinions exprimées. Ces informations ne sont pas destinées à fournir des conseils en investissement et ne tiennent pas compte de la situation particulière des investisseurs. Les décisions d'investissement doivent toujours être prises en fonction des besoins financiers, des objectifs, des fins, de l'horizon temporel et de la tolérance au risque spécifiques de l'investisseur. Les classes d'actifs décrites peuvent ne pas convenir à tous les investisseurs. **Les performances passées ne préjugent aucunement des résultats futurs et aucune prévision ne saurait être considérée comme une garantie.** Les informations et opinions fournies par des tiers ont été obtenues auprès de sources jugées fiables mais aucune garantie n'est donnée quant à leur exactitude et à leur exhaustivité. Le présent document et son contenu n'ont pas été vérifiés par une quelconque autorité de tutelle.

En Suisse : Threadneedle Asset Management Limited. Une société enregistrée en Angleterre et au Pays de Galles sous le numéro 573204, dont le siège social est situé Cannon Place, 78 Cannon Street, Londres, EC4N 6AG, Royaume-Uni. La société est agréée et réglementée au Royaume-Uni par la Financial Conduct Authority. Publié par Threadneedle Portfolio Services AG, Siège social : Claridenstrasse 41, 8002 Zurich, Suisse.

Columbia Threadneedle Investments est le nom de marque international du groupe de sociétés Columbia et Threadneedle.