



Déjeuner du Cercle des Réseaux Européens

Peter Vis, chef de cabinet du Commissaire Hedegaard

– Juin 2014

Mardi 03 juin 2014, les membres du Cercle des réseaux européens se sont réunis autour de Peter Vis, chef de cabinet de Connie Hedegaard, Commissaire à l'Action pour le climat. La discussion portait sur la question des enjeux climatiques pour les industries des réseaux. Les membres se sont notamment intéressés au « Cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030 » publié par la Commission le 22 janvier dernier. Dans l'optique des prochaines réunions internationales, ils ont en outre abordé les principaux enjeux internationaux et européens en matière de climat. Enfin, en amont de la réorganisation de la Commission, les membres du Cercle ont évoqué la question d'un réagencement interne de l'exécutif européen.

Le Paquet 2030 : priorités et enjeux

D'emblée, Peter Vis s'est exprimé au sujet du « Cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030 ». Il a rappelé que ce Paquet 2030 se révèle structurellement différent de celui qui lui a précédé. Cela s'illustre notamment par la question coût-efficacité, qui n'a jamais été abordée par le passé. Si le paquet 2020 a davantage constitué une construction artificielle avec un objectif « 20-20-20 », a contrario, le paquet 2030 pose un objectif en matière d'énergies renouvelables de 27% et une réduction de 40% des émissions de GES. En outre, Peter Vis a particulièrement insisté sur la nécessité d'inclure un objectif d'interconnexion. Il a également soulevé la question d'un objectif de suffisance énergétique.

D'après Peter Vis, suite à l'élaboration d'une première base à l'occasion du Conseil européen du mois de juin, le Conseil européen devrait adopter ses degrés d'ambition en octobre. Cependant, s'il prévoit que les principes du partage de fardeau seront élaborés dans les conclusions d'octobre, Peter Vis considère que les chefs d'Etat et de gouvernement n'iront pas au-delà puisque cela risquerait de s'avérer trop technique pour des politiciens de haut niveau.

Certains membres ont soulevé la question de l'impact des résultats des élections européennes sur ce paquet 2030. Pour Peter Vis, cela risque indéniablement de complexifier la donne au Parlement européen : 100 eurodéputés étant des populistes eurosceptiques – et par là-même « climate sceptic » - sur lesquels il est impossible de compter. En outre, suite à la septième législature du PE on sait que le groupe PPE est très largement divisé sur la question. Selon Peter Vis, avec davantage de discipline, S&D, libéraux et PPE pourraient travailler ensemble et faire passer plus de lois. Il a cependant regretté que discipline et affaires européennes n'aillent de pair qu'en cas de crise, et de nécessité de sauver les banques ou l'économie.



Diplômé de l'Université de Cambridge en 1982, Peter Vis rentre à la Commission européenne en 1990. Il y est d'abord membre de la DG Energie et transports, avant de rejoindre la DG ENV où il sera membre de l'unité

« Climat et énergie », puis chef de l'unité « émissions industrielles ».

En 2007 il rejoint le cabinet du commissaire à l'énergie Andris Pielbag où il sera nommé chef de cabinet en 2009. Depuis 2010, Peter Vis est chef de cabinet de Connie Hedegaard, Commissaire pour l'Action pour le climat.

Quid des transports ?

Peter Vis a par la suite souligné l'importance des secteurs non soumis au système ETS dans la réalisation de ces objectifs. Il a particulièrement mis le doigt sur le secteur des transports, qui se distingue par des émissions particulièrement élevées.

Dans cette optique, Peter Vis a insisté sur le concept du « partage du fardeau » entre les secteurs. Il est selon lui important de prendre conscience que l'ensemble de l'économie est appelé à contribuer à cet effort. Cependant, il a rappelé que par le passé, le secteur des transports s'était distingué par une certaine réticence à embrasser cet objectif. Ainsi, l'un des défis majeurs est d'essayer de faire en sorte que ce partage de l'effort soit efficace.

Certains membres du Cercle ont émis quelques interrogations quant au fait que la Commission n'ait pas opté pour l'adoption d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ spécifique au secteur du transport. La Commission n'a en effet pas souhaité décliner ce paquet en sous-objectifs. Selon l'exécutif européen, il est déjà un nombre particulièrement important d'objectifs, et une certaine propension de l'UE à tendre vers davantage d'objectifs perdant par là-même en rentabilité. Ainsi la Commission a préféré éviter une complexification et donner davantage de flexibilité aux Etats-Membres. Peter Vis a toutefois mentionné la stratégie adoptée le 20 mai dernier par la Commission pour mesurer, certifier et contrôler les émissions de CO₂ des poids lourds. Bien qu'il s'agisse d'une communication et non d'une législation, cela témoigne de l'engagement de la Commission à intégrer les transports dans cette dynamique de réduction des émissions de GES.

Prochaines échéances internationales

Dans l'optique de la COP 21 organisée à Paris en 2015, Peter Vis a rappelé que Ban Ki Moon a convoqué un sommet sur le climat le 23 septembre avec les leaders internationaux à New-York. L'objectif est de réussir à forger un régime international du climat pour la COP 21.

Peter Vis s'est félicité du signal lancé par les Etats-Unis le 3 juin dernier en proposant un règlement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des centrales électriques de 30% par rapport aux niveaux de 2005, d'ici 2030. Selon lui, la Chine s'oriente elle aussi très clairement vers une réduction des émissions dans les années à venir. Cependant, Peter Vis a souligné que les pays émergents avaient eux aussi un rôle à jouer, et l'erreur de l'UE consiste à croire que ces pays n'agissent pas. Il a ainsi donné l'exemple de l'Afrique du sud qui prend des mesures afin de réduire ses émissions.

Efficacité énergétique et ETS

Faisant écho à l'intervention récente d'un fonctionnaire européen qui a déclaré qu'il n'y avait aucune incompatibilité entre l'ETS et l'objectif d'efficacité énergétique, certains membres se sont enquis de la position de la Commission à ce sujet.

S'il a souligné qu'il s'agissait là d'une question délicate, Peter Vis a précisé que la position de la Commission consistait à croire qu'il n'existe aucune incompatibilité entre l'ETS et l'objectif d'efficacité énergétique. Dans cette optique, il a insisté sur le fait qu'il était possible de faire beaucoup de choses en termes d'énergie sans pour autant craindre une quelconque incompatibilité.

La question des biocarburants

Certains membres ont par la suite soulevé la question des biocarburants. Peter Vis a rappelé qu'ils pouvaient contribuer à augmenter les prix de la nourriture. Ainsi, la Commission doit modérer son enthousiasme pour les biocarburants. Peter Vis a rappelé qu'il y a eu un certain surinvestissement dans le secteur des biocarburants. S'il considère la seconde et la troisième génération de biocarburants comme positives ces dernières s'avèrent particulièrement coûteuses.

Peter Vis est également revenu sur la position récemment arrêtée par le COREPER sur le texte de compromis sur la révision des directives relatives aux énergies renouvelables et à la qualité des carburants.

Selon lui, le sentiment domine qu'il faut repenser la biomasse comme un tout. Il a invité les industriels à s'assurer d'utiliser une biomasse qui soit certifiée durable.

Vers une réorganisation de la Commission ?

Plus largement, Peter Vis a rappelé que durant le collège Barroso II, tout comme au cours de son précédent, la Commission a travaillé sur le climat et sur l'énergie en coordonnant les portefeuilles avec succès. Selon Peter Vis, cette coordination a contribué à la qualité des législations. Cependant, il a souligné qu'il avait été plus complexe de travailler avec le commissaire à l'agriculture et au développement rural.

Dans cette optique, Peter Vis considère qu'il est tout à fait légitime de questionner l'organisation de la Commission. En ce sens, Juncker songe à mettre en place des clusters qui se formeraient autour d'un vice-président qui aurait un rôle de coordination. Selon Peter Vis, cela pourrait permettre aux membres du cluster d'apprendre à se connaître et par là-même à forger une identité propre au cluster. Il considère que la question de la coordination constitue un réel défi pour le nouveau président de la Commission. Cependant, certains commissaires s'opposent vivement à cette idée de clusters. Ils craignent en particulier que les commissaires issus des plus petits pays ne soient relégués au rang de « *commissaire de second rang* ».

Peter Vis considère également que le fait de devoir former un nouveau ministre du climat tous les six mois pour négocier au sein des réunions internationales constitue une faiblesse pour l'UE. Il en découle que sur la scène internationale, c'est surtout Connie Hedegaard qui apparaît comme la représentante de l'UE en matière de Climat aux yeux des pays tiers. Evoquant la perspective de la conférence sur le changement climatique de l'ONU (CCNUCC) à Lima en décembre, Peter Vis a émis quelques doutes quant au fait qu'un nouveau commissaire fraîchement entré en fonction puisse assumer ce rôle.

Conclusion

En définitive, Peter Vis considère qu'il incombe de mettre en place une législation sur le partage des coûts ainsi qu'une nouvelle législation sur les fuites de carbone. Sur ce dernier point, certains acteurs se sont enquis de la position de la Commission quant aux secteurs exposés aux fuites de carbone. Pour ce qui a trait aux raffineries notamment, Peter Vis a rappelé que tant la communication sur la sécurité énergétique, que les recommandations spécifiques par pays parlaient de rééquilibrage de la consommation et de changement du régime fiscal de ces produits. L'autre priorité pour l'UE est de tendre, à terme, vers un meilleur rapport cout-efficacité. Cependant Peter Vis liste deux priorités majeures pour les cinq années à venir en matière de changement climatique.

Dans un premier temps, il invite les l'UE à s'investir massivement dans les négociations internationales. Puis, il considère qu'il s'avère nécessaire de modifier l'ETS afin de tendre vers la pérennité du mécanisme. Pour cela, Peter Vis invite l'industrie à appuyer et à soutenir le mécanisme.