



EUROPEAN PARLIAMENT

# YOUTH DIALOGUE

## Systeme d'échange de quotas d'émission de l'UE: avançons-nous assez rapidement?



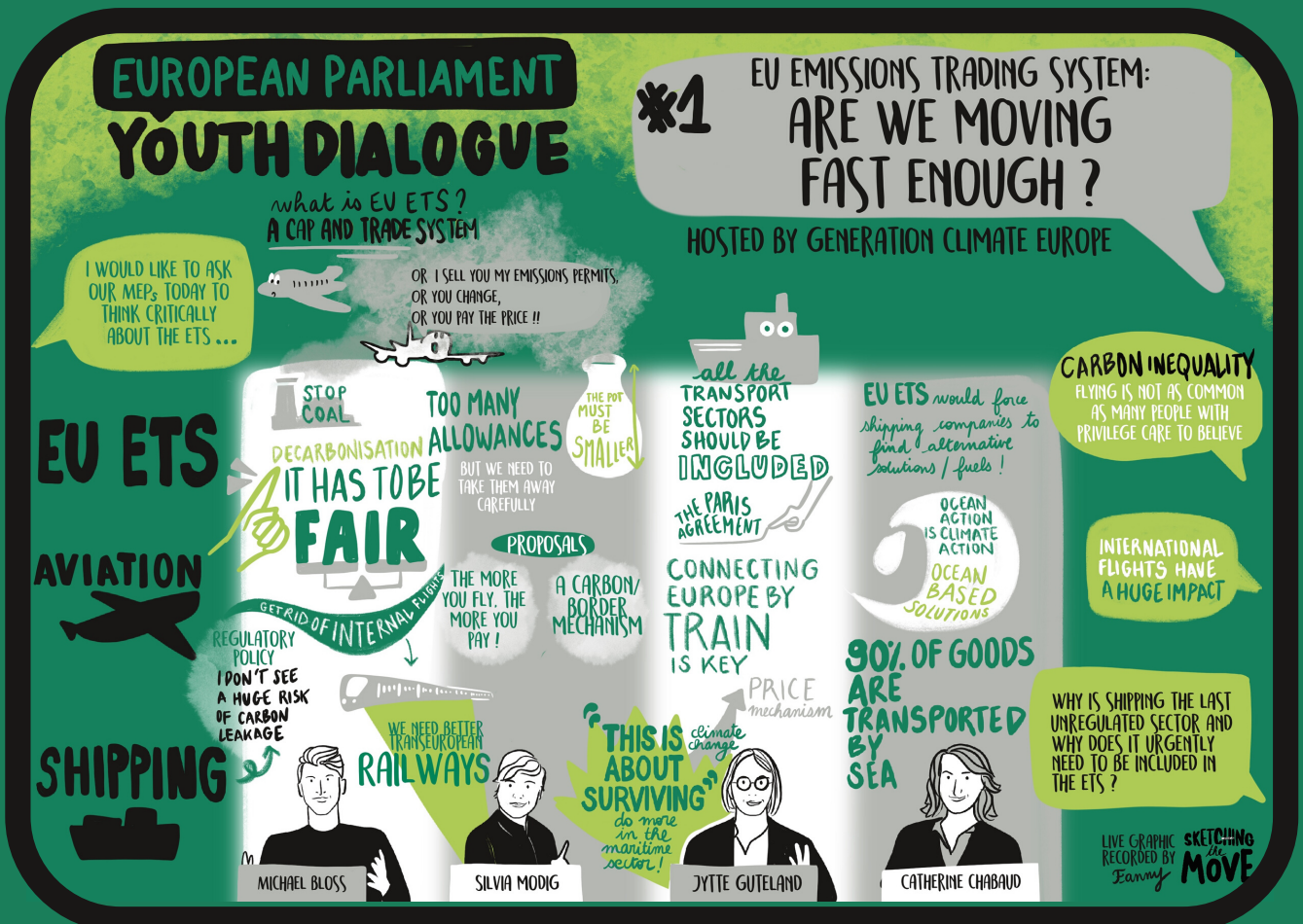
Publié : août 2021

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

## Introduction

Le 27 mai 2021, Generation Climate Europe (GCE), a organisé le premier Dialogue jeunesse & Parlement européen avec quatre membres du Parlement européen appartenant aux principaux groupes politiques européens pour discuter de la révision du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE), EU Emission Trading System (EU ETS) en anglais. Le SCEQE est un outil économique qui permet de réduire les émissions en faisant payer les entreprises pour chaque kilo de CO2 qu'elles rejettent dans l'atmosphère. Actuellement, il couvre environ 45% des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'UE dans toute l'Europe.

Fondée en octobre 2019, Generation Climate Europe est la plus grande coalition de réseaux dirigés par des jeunes au niveau européen, qui fait pression pour que l'UE prenne des mesures climatiques et environnementales plus fortes. Nous réunissons les plus grandes associations de jeunes Européens, représentant plus de 460 organisations nationales, dans 47 pays, rassemblant les voix de plus de 20 millions de jeunes Européens. En unissant les étudiants et étudiantes, les syndicats de jeunes travailleurs et de travailleuses, les organisations lycéennes et universitaires et les mouvements environnementaux, GCE est un forum inclusif permettant aux jeunes de s'impliquer dans les débats environnementaux actuels.



Les dessins de Fanny Didou (Sketching the Move)

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

## Qui a été impliqué

Quatre membres du Parlement européen ont participé à ce dialogue : [Michael Bloss](#) (Les Verts) ; [Jytte Guteland](#) (Socialistes & Démocrates - S&D) ; [Silvia Modig](#) (La Gauche - GUE/NGL) ; et [Catherine Chabaud](#) (Renew Europe). Aucun député européen du PPE n'a malheureusement pu se joindre à nous pour l'événement.

Charlie Brocard, membre du conseil d'administration de GCE, a animé le dialogue, et d'autres représentants de GCE - Dario Pagnia, Flora Marchioro, Nadine Mingers et Ruben Sansom - ont joué un rôle central dans les discussions.

Fanny de Sketching the Move s'est chargée de l'enregistrement vidéo de la discussion. Organisé par GCE, [l'événement](#) a été diffusé en direct et mis publiquement à la disposition des jeunes de toute l'Europe via plusieurs plateformes, laissant aux participants la possibilité de poser leurs questions au panel. Plus de 100 personnes de 28 nationalités se sont inscrites pour suivre l'événement et, au 10 juin, l'enregistrement sur [Youtube](#) et [Facebook](#) a été visionné plus de 600 fois.



SILVIA MODIG



CATHERINE CHABAUD



JYTTE GUTELAND



MICHAEL BLOSS

# Le dialogue

## Aperçu des émissions de l'Aviation et du Transport Maritime

Le co-responsable de projet sur le transport ferroviaire de GCE, Dario Pagnia, a démarré le dialogue en donnant un état des lieux général des secteurs de l'aviation et du transport maritime et des raisons pour lesquelles il est important de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.



Actuellement, les vols entre l'UE et le reste du monde ne font pas partie du SCEQE, en grande partie à cause des demandes du secteur et de l'importance du tourisme dans les revenus de l'UE. Dans un contexte mondial, l'Accord de Paris exclut les émissions de gaz à effet de serre (GES) hors CO2 de l'aviation ; par conséquent, la contribution du secteur de l'aviation au changement climatique est souvent minimisée. Les pays ne sont pas non plus disposés à imposer des prix plus élevés aux compagnies aériennes locales, car les passagers pourraient s'orienter vers les aéroports voisins. Cependant, si tous les pays de l'UE acceptaient d'inclure tous les vols dans le SCEQE, ce serait un moyen efficace à la fois de réduire le nombre de vols et d'orienter les investissements vers une aviation neutre en carbone.

Lorsque l'on discute du secteur de l'aviation, il est important de tenir compte de l'inégalité des émissions de carbone. Bien que le coût du passager par km ait considérablement baissé depuis l'avènement des compagnies aériennes commerciales, les émissions dues aux vols sont toujours produites principalement par l'élite économique mondiale.

**11%**

En 2018, seulement 11 % de la population mondiale a voyagé en avion, dont seulement 4 % a pris un vol international. (1)

Les personnes qui utilisent des avions privés sont responsables de niveaux d'émissions très élevés, chaque vol privé étant à peu près équivalent à ce que 1000 Européens émettent dans le même laps de temps dans tous les domaines de la vie quotidienne (y compris la nourriture, le logement, le transport terrestre). (2)

Bien que les utilisateurs de l'avion soient relativement peu nombreux, les vols contribuent de manière significative aux émissions de GES. Les augmentations de prix des billets devront être extrêmement élevées pour encourager les principaux émetteurs à réduire leurs vols. Cependant, appliquer le même prix par tonne de carbone à l'ensemble des secteurs pourrait avoir des répercussions économiques importantes sur le prix des services essentiels tels que le chauffage. Il faut ainsi être prudent quant aux implications sociales que ces politiques axées sur le marché ont sur les citoyens moins privilégiés économiquement.



De nos jours, le transport maritime représente 80 % du commerce mondial en volume, et est responsable de plus de 2% des émissions mondiales, soit plus que l'ensemble des émissions d'un pays comme l'Allemagne (3). Les principales causes de la croissance des volumes commerciaux sont :

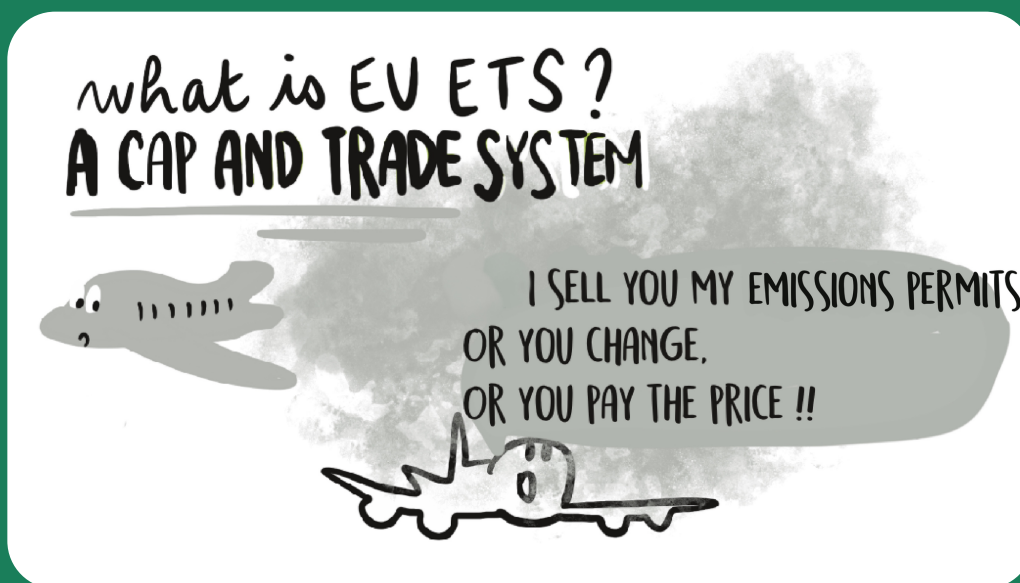
- L'essor des économies axées sur les exportations ;
- L'expansion de l'intra-commerce (commerce de produits de la même industrie) ;
- La fragmentation accrue des chaînes d'approvisionnement (éléments de produits fabriqués et vendus dans différents pays).

Motivées par la menace que représente l'élévation du niveau des mers pour l'avenir de leurs pays, les nations du Pacifique des Îles Marshall et des Îles Salomon ont récemment demandé à l'Organisation maritime internationale des Nations Unies (OMI) d'introduire une taxe de 100 dollars par tonne sur les émissions de GES. L'objectif actuel de l'OMI est de réduire de 70% les émissions de CO2 et de 50% les émissions totales de GES d'ici 2050.

Les géants industriels tournés vers l'innovation ont souvent demandé des règles plus strictes en matière d'émissions de transport maritime par rapport à de nombreux gouvernements. Le directeur exécutif et responsable de la décarbonation des carburants de Trafigura - le plus grand négociant privé de métaux au monde et le deuxième plus grand négociant de pétrole - a suggéré un prix du carbone de 250 à 300 dollars par tonne de CO2. Le PDG de Maersk, le plus grand transporteur maritime de conteneurs et opérateur de navires au monde, suggère que la lutte contre le changement climatique dans le secteur ne coûterait qu'environ 6 cents par paire de chaussures (4). La technologie à faible émission de carbone dans le secteur est sérieusement sous-développée. Cependant, un prix du carbone harmonisé dans tous les secteurs permettra aux constructeurs, aux exploitants et aux propriétaires de navires de se décarboniser complètement tout en les incitant à mettre en place des solutions rapides (par exemple, réduire la vitesse de transport) à mesure que les prix du carbone augmentent progressivement.

## Aperçu du SCQE

Pour commencer les discussions, Flora Marchioro, co-responsable du projet de transport routier durable de GCE, a donné un aperçu du SCEQE. Introduit en 2005, ce système de marché vise à inciter économiquement les industries à réduire leurs émissions, notamment certaines industries responsables de 43% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, comme l'industrie manufacturière, la production d'électricité et les transports. Jusqu'à présent, le SCEQE s'est intéressé au secteur des transports de manière limitée, en ne couvrant que les vols commerciaux au sein de l'Espace économique européen (5).



Dans chaque phase de révision du SCEQE, la Commission européenne fixe un plafond total pour les émissions que les entreprises peuvent produire au cours de cette phase spécifique. Nous sommes actuellement dans la quatrième phase (2021-2030). Ce plafond est utilisé pour calculer le nombre fixe de quotas délivrés chaque année. Ces quotas sont soit alloués gratuitement à certaines industries, soit mis aux enchères.

La principale façon dont le SCEQE vise à réduire les émissions est de réduire progressivement le nombre fixe de quotas annuels, afin que les émissions diminuent chaque année. Les entreprises doivent détenir suffisamment de quotas pour couvrir leurs émissions.

**Si une entreprise n'a pas assez de quotas par rapport à son niveau réel d'émissions, elle a trois options :**

**Réduire ses émissions en développant des modes de production plus durables.**

**Acheter plus de quotas auprès d'autres entreprises ou par le biais d'une mise aux enchères directe.**

**Payer une amende de 100€ par tonne de CO2 excédentaire.**

# EUROPEAN PARLIAMENT

## YOUTH DIALOGUE

Cela garantit la pérennité du système : une entreprise qui a des quotas supplémentaires peut soit les vendre, soit les garder pour l'année suivante. Par la suite, les entreprises qui réduisent efficacement leurs émissions sont récompensées (en vendant leurs permis aux "entreprises affamées" et en recevant en retour le prix du permis). L'échange permet alors de réduire les émissions là où cela coûte le moins cher.

Bien que l'idée derrière le système soit sensée, elle n'a pas été efficace : ce n'est que cette année que nous avons vu une sérieuse augmentation du prix des quotas. Jytte Guteland et Silvia Modig l'ont toutes deux reconnu, déclarant que le SCEQE fournit actuellement trop de quotas, ce qui bloque la décarbonation et soutient les industries les plus polluantes. Elles ont également convenu que le SCEQE devrait inclure le transport maritime, car il est principalement commercial et il est peu probable qu'il désavantage directement les utilisateurs privés (qui utilisent principalement le transport routier). Concernant l'aviation, Silvia Modig a souligné que les grands voyageurs étaient responsables de la plupart des émissions et qu'ils devraient être davantage ciblés que ceux qui prennent peu l'avion. Elle a suggéré que, combiné à la taxation du kérosène, l'introduction d'un système où plus on vole, plus on paie, aiderait les efforts de décarbonation. L'aviation étant une industrie principalement utilisée par des consommateurs à haut revenu, l'inclure dans le SCEQE risque moins de désavantager les personnes les moins riches.



Tous les députés ont souligné ce désir de garantir que le SCEQE soit équitable. Cependant, Michael Bloss s'est demandé si cela était possible. Si les prix augmentent à cause du SCEQE, les personnes les moins riches risquent de souffrir davantage, à moins qu'elles ne reçoivent une compensation. Jytte Guteland a affirmé que le SCEQE doit refléter les besoins des différents États membres et offrir un système de soutien économique qui soit équitable pour les États membres et pour tous les groupes de revenus.

Michael Bloss n'était pas non plus certain que le SCEQE soit le meilleur moyen de réduire les émissions : comme il s'agit d'un outil axé sur le marché, il est plus difficile à mettre en œuvre. Historiquement, l'augmentation des prix des émissions de CO<sub>2</sub> n'a pas permis de réduire les émissions de manière significative. Si les autres députés ont exprimé des préoccupations similaires, ils ont affirmé qu'un SCEQE réformé pourrait être un outil utile pour limiter les émissions.

## Le SCEQE et l'Aviation

La coordinatrice de la mobilité durable du GCE, Nadine Mingers, a présenté la section sur l'aviation, en mettant l'accent sur le champ d'application limité du SCEQE, qui ne couvre que les vols intra-EEE (intérieurs à l'Espace Économique Européen). Les émissions de CO2 de l'industrie aérienne ont doublé depuis 1990 - propulsées par les vols long-courriers - ce qui éclipse les émissions des secteurs qui reçoivent souvent plus d'attention politique, comme le chauffage (6). Par la suite, Nadine Mingers a suggéré que le principal problème est que, si le SCEQE impose un plafond sur les voyages intra-EEE, il n'y a pas de limite sur les plus grands coupables : les vols entrants et sortants de l'Europe.



**"There is less risk of carbon leakage than industries make us believe"**

Cependant, même les contraintes sur les voyages intra-EEE ont été entravées par un excédent historique de quotas. Ces excédents ont été mis en place principalement en réponse à l'argument de l'industrie selon lequel des règles plus strictes provoqueraient des fuites de carbone : les entreprises déplaceraient leurs activités à l'étranger, dans des pays aux mesures climatiques moins ambitieuses, afin de réduire leurs coûts de production, ce qui entraînerait une augmentation globale des émissions. Cependant, Nadine Mingers a expliqué que cet argument ne s'applique pas aux compagnies aériennes car seuls les vols intra-EEE sont couverts, qui ne peuvent évidemment pas être déplacés à l'étranger. Michael Bloss et Silvia Modig se sont fait l'écho de l'opinion selon laquelle la fuite de carbone n'est pas un risque aussi important que le prétend l'industrie aéronautique. Silvia Modig a fait remarquer que ce n'est pas seulement le coût de production qui est pris en compte pour ces entreprises, mais aussi la présence d'une main-d'œuvre qualifiée et d'une société politiquement stable, deux éléments que l'UE offre.



**"Flights must be more expensive"**  
**"We must channel more money and investment into making alternatives (transport) achievable"**



# EUROPEAN PARLIAMENT

## YOUTH DIALOGUE

Cette année, le système de compensation et de réduction des émissions de carbone (CORSIA) devrait être introduit par l'organe des Nations Unies chargé de l'aviation (7). Il vise à coordonner les efforts internationaux pour limiter les émissions et à créer des règles du jeu équitables au niveau mondial. Les pays, et non les entreprises, peuvent y adhérer volontairement jusqu'en 2027. Malheureusement, de nombreux problèmes entachent ce nouveau système. De manière cruciale, le système prévoit une offre extrêmement excédentaire de crédits de compensation carbone bon marché (équivalents à 1 €). Il comptabilisera également les réductions d'émissions qui sont déjà calculées dans le cadre des mesures climatiques d'autres États membres, ce qui entraîne un double comptage des réductions d'émissions, limitant ainsi l'efficacité du système (8). Nadine Mingers a donc conclu que le fait d'opter pour ce système affaiblirait les objectifs climatiques de l'UE en général. Au lieu d'attendre que l'ONU ou d'autres États prennent l'initiative, l'UE devrait mettre en place des mesures efficaces et inciter les autres à suivre.

Les intervenants ont par ailleurs convenu qu'il fallait investir davantage dans les modes de transport alternatifs durables, en particulier le rail. Actuellement, l'aviation est relativement bon marché pour les consommateurs par rapport aux voyages en train, mais il faut inverser cette tendance. D'après Michael Bloss, une étape importante pour réduire considérablement le nombre de vols intérieurs consisterait en le fait de rendre les voyages en train plus accessibles et mieux développés. Michael Bloss et Silvia Modig ont souligné les succès historiques de telles mesures : de nouvelles lignes ferroviaires entre Cologne et Francfort ont mis fin aux vols internes entre les villes ; et un nouveau système ferroviaire reliant Malaga et Madrid a réduit les vols entre elles de 70%. De plus, les trains peuvent offrir une forme plus agréable de voyage rapide avec moins de temps d'attente dû aux restrictions de sécurité pour les clients.

Cependant, Charlie Brocard a appelé à la prudence, déclarant que le fait de se concentrer autant sur le transport ferroviaire rapide pourrait entraîner une nouvelle perte de biodiversité, car les lignes ferroviaires devront probablement être construites à travers des habitats naturels. En outre, Nadine Mingers a souligné que même s'il s'agit d'une étape importante, les vols long-courriers ne seront pas pris en compte par l'augmentation des investissements dans le rail intra-UE.



## Le SCEQE et le Transport

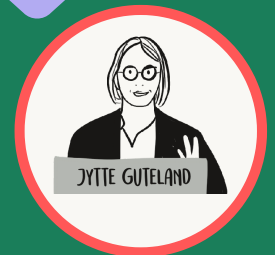
### Maritime

Enfin, Ruben Sansom, co-responsable du projet de transport ferroviaire de GCE, a présenté la section sur le transport maritime, soulignant la nécessité de réglementations plus strictes pour l'industrie du transport maritime. Le secteur du transport maritime représentera un cinquième de toutes les émissions mondiales en 2050, si le système actuel reste le même. D'ici 2050, les émissions maritimes au sein de l'UE augmenteront de 86 % par rapport aux niveaux de 1990 (9). Jusqu'à présent, le transport maritime est le seul secteur qui n'a pas encore été concerné par des réductions d'émissions au sein de l'UE. Jytte Guteland a souligné que l'UE ne peut pas attendre plus longtemps sur cette question : le changement climatique apporte déjà des conditions météorologiques extrêmes et entraîne des coûts humains, économiques et fauniques massifs ; ce n'est pas un problème futur.

Ruben Sansom et Jytte Guteland ont tous deux souligné l'inefficacité du régime réglementaire de l'OMI. Ils ont convenu que plutôt que de laisser la réglementation à l'organe de l'ONU, l'UE doit prendre en main la réglementation du secteur. Ruben Sansom a déclaré que pour que les entreprises qui polluent paient pour leurs émissions, le transport maritime doit être inclus dans le SCEQE, ce que le Parlement européen a voté l'année dernière à une large majorité. Jytte Guteland a déclaré qu'actuellement, les entreprises ne paient pas assez pour leurs émissions.

Le prix des marchandises devrait refléter leur coût environnemental ainsi que leur coût économique. Néanmoins, tous les eurodéputés n'étaient pas en accord sur ce point : Michael Bloss a par exemple souligné l'intérêt d'utiliser des politiques réglementaires plutôt que des subventions pour protéger les entreprises. De même, des limites devraient être imposées au type de navires qui peuvent accoster dans les ports de l'UE pour obliger les entreprises à faire des changements plutôt que de les inciter avec l'argent des contribuables à faire des changements.

**"We are not paying enough for the transport part of imports"**



**"The EU has the capacity to become a sustainable mobility Champion"**

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE



L'un des points prometteurs soulevés au cours de la discussion était le Fonds Océanique (Ocean Fund) nouvellement proposé, présenté par Catherine Chabaud et Jytte Guteland. Ce fonds a pour objectif d'utiliser la moitié des revenus du système d'échange de quotas d'émission maritime pour financer la recherche et le développement de solutions pour la décarbonation du secteur. Ces mesures comprendront la protection, la restauration et une meilleure gestion des écosystèmes marins touchés par le réchauffement climatique, ainsi que la lutte contre le changement climatique de manière plus générale au sein de l'UE.

Catherine Chabaud a déclaré qu'il est crucial d'y parvenir en promouvant davantage de technologies de décarbonation et d'utiliser des technologies alternatives pour améliorer l'efficacité énergétique du secteur. Et Ruben Sansom d'ajouter que les navires étant en service pendant de nombreuses années, il est essentiel que les technologies actuelles utilisées dans leur construction reflètent la nécessité de réduire leurs émissions.

## Recommandations

### SCEQE DE L'UE

- Mettre fin aux allocations excédentaires et gratuites dès maintenant.
- Dépenser 100 % des revenus générés pour la transition climatique de l'UE (y compris, les fonds pour la transition juste et la recherche et l'innovation).
- Éviter d'étendre le SCEQE aux secteurs déjà couverts par le règlement sur la répartition de l'effort et/ou les objectifs climatiques nationaux.

### Maritime

- Couvrir les émissions du transport maritime dans le cadre du système de suivi, de rapport et de vérification (MRV) de l'UE (inclure tous les navires faisant escale dans les ports européens, et pas seulement les navires intra-EEE).
- Protéger le SCEQE contre les escales évasives (les navires accostant dans des ports moins réglementés dans les pays voisins de l'UE pour des coûts moindres) et les fuites de carbone qui en découlent.
- Lier l'inclusion du transport maritime dans le SCEQE à d'autres développements politiques, tels que l'initiative FuelEU Maritime pour coordonner efficacement la décarbonation du secteur.

### Aviation

- Inclure l'aviation internationale dans le système d'échange de quotas d'émission actuel plutôt que de l'intégrer dans le système CORSIA.
- Supprimer les quotas gratuits pour les compagnies aériennes (les transporteurs reçoivent actuellement la moitié de leurs permis d'émission gratuitement).
- Faire en sorte que le SCEQE couvre toutes les émissions de l'aviation (et pas seulement les émissions intra-EEE, qui ne représentent que 5 % de l'aviation mondiale).

## Le processus d'élaboration de ces recommandations

PrNous avons principalement formulé nos recommandations en consultant la jeunesse européenne, en étudiant les rapports scientifiques d'autres ONG soucieuses de l'environnement et grâce aux réunions que nous avons tenues avec des spécialistes des secteurs aérien et maritime de Transport and Environment (T&E), un groupe de réflexion qui fait campagne pour des transports plus écologiques en Europe. L'opportunité de délibérer avec les eurodéputés sur les questions en jeu lors des sessions publiques et privées a également été cruciale pour affiner notre position.

En conclusion, nos recommandations visent à contribuer à la réussite de la prochaine révision du système d'échange de quotas d'émission, et ainsi à aider l'UE à atteindre ses objectifs climatiques pour 2030 (et 2050 respectivement). Notre objectif est de faire en sorte que la voix des jeunes soit présente dans les discussions sur le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et notre transition vers la neutralité climatique.

## Les notes en fin de texte

- (1) Carrington, D. (2020) '1% of people cause half of global aviation emissions – study', *The Guardian*, 17 Nov.
- (2) Gössling, S. & Humpe, A. (2020) 'The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change'. *Global Environmental Change*, 65, pp. 102-194.
- (3) European Community Shipowner's Association (ECSA) (2017) Shipping and Global Trade Towards an EU external shipping policy. Brussels: ECSA.
- (4) Larocca, J. M. (2020) 'These industry leaders are calling for a carbon levy on shipping fuel - here's why'. World Economic Forum.
- (5) EU (2021) 'EU Emissions Trading System (EU ETS)'.  
<https://ec.europa.eu/eu-ets>
- (6) European Union Aviation Safety Agency (EASA) (2021) 'Emissions'.  
<https://www.easa.europa.eu/fr/aviation-safety/air-traffic/air-traffic-environment/emissions>
- (7) The International Civil Aviation Organization  
<https://www.icao.int/pressroom/Pages/2021-01-27-01.aspx>
- (8) Transport & Environment (2021). Corsia: worst option for the climate. Briefing.  
[https://www.transportenvironment.org/sites/default/files/2021-01/20210127\\_Corsia%20worst%20option%20for%20the%20climate.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/default/files/2021-01/20210127_Corsia%20worst%20option%20for%20the%20climate.pdf)
- (9) Transport and Environment (2020) 'Q&A: Revision of the Shipping MRV Regulation'  
[https://www.transportenvironment.org/sites/default/files/2020-12/20201216\\_Q%26A%20Revision%20of%20the%20Shipping%20MRV%20Regulation.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/default/files/2020-12/20201216_Q%26A%20Revision%20of%20the%20Shipping%20MRV%20Regulation.pdf)

## Remerciements

Le Dialogue jeunesse & Parlement européen est une série de trois événements entre les jeunes et le Parlement Européen en 2021. Il est organisé et coordonné par Generation Climate Europe, avec le soutien opérationnel de Youth and Environment Europe. Il est également soutenu par les cinq principaux groupes politiques du Parlement Européen : les Verts / l'Alliance libre européenne (Greens/EFA) ; la Gauche (GUE/NGL) ; les Socialistes et Démocrates (S&D) ; le Parti populaire européen (PPE) ; et Renew Europe.

## Contributeurs

### Coordonné par

Matthew Harris  
Cillian Mc Ginnity

### Contributions de

Sebastian Baciu  
Lucine Bourque  
Charlie Brocard  
Sara Goiri  
Olga Hoppe  
Ambre Karoutso  
Flora Marchioro  
Agata Meysner  
Nadine Mingers  
Dario Pagnia  
Ruben Sansom  
Teresa Sarasa  
Amélie Snijders  
Nikoleta Tsiori

### Publié : août 2021

### Créé par

Fanny Didou (Sketching the Move)  
Matthew Harris  
Frank Hoppe  
Cillian Mc Ginnity  
Leoni-Almaz Reusing  
Dimitra Vasileiadou

### Images

[Kinsey](#) on Unsplash (Title page; cargo ship)  
[Bao Menglong](#) on Unsplash (Title page; aeroplane)  
[Emanuel Alexandru](#) on Unsplash (Page 8)  
[Diego Fernandez](#) on Unsplash (Page 10)

**Traductions par** [Ambra Translations](#)

**Dessins de** Fanny Didou (Sketching the Move)

**Identité visuelle créée par** Isabel Ruiz Abascal

**Citation proposée:** Generation Climate Europe (2021). *European Parliament Youth Dialogue on the EU Emissions Trading System: Are we moving fast enough?* Brussels: GCE.

**Copyright © 2021 Generation Climate Europe**