

Éditorial

Yes we can ! Espérons que le slogan de campagne du nouveau Président des Etats-Unis s'appliquera également aux actions de réduction des émissions, en passant par un réengagement du 2^e plus gros émetteur de CO₂ de la planète sur la scène internationale et notamment dans les négociations onusiennes qui doivent déboucher fin 2009 sur un accord post-2012 à Copenhague. Plusieurs déclarations clés prononcées depuis l'élection présidentielle du 4 novembre 2008, au premier rang desquelles celle de la nouvelle Secrétaire d'Etat, Hillary Clinton, semblent indiquer l'amorce d'un revirement de position. Devant le Sénat, elle a affirmé, le 16 janvier dernier, que les Etats-Unis reprendraient un rôle de chef de file dans la mise en œuvre d'une réponse mondiale et coordonnée au changement climatique. L'UE attend avec impatience que la nouvelle administration Obama passe des paroles aux actes. Quoi qu'il en soit, au-delà de la problématique climat, l'année 2009 s'annonce difficile sur fond de crise économique et financière. Cette situation va-t-elle avoir un impact négatif ou positif sur les émissions atmosphériques? *MT*

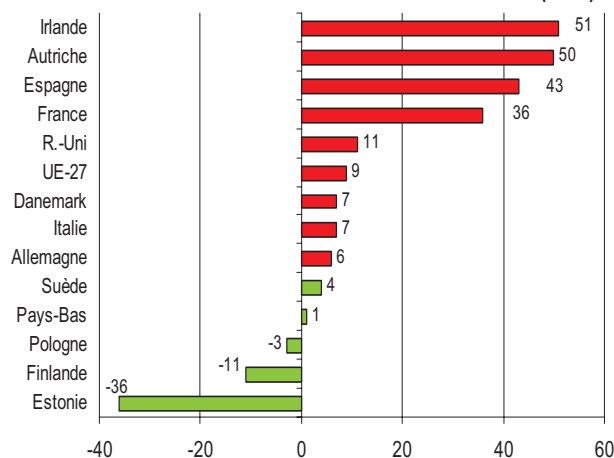
Chiffre du mois

1,9 Gt : le niveau d'émissions de CO₂ induites par l'éclairage chaque année dans le monde (soit presque 5 fois les émissions annuelles de CO₂ de la France métropolitaine). L'éclairage représente 19% de la production mondiale d'électricité (Sources : MEEDDAT, 2008 d'après AIE, et CITEPA).

Indicateur du mois

NOx : écart entre le plafond d'émission national de quelques Etats membres et les projections 2010 avec mesures existantes

Source : AEE, 2008



Projections 2010 communiquées à la Commission par les Etats membres en 2007. Valeur positive = réduction insuffisante. Valeur négative = réduction plus forte par rapport au plafond d'émission national 2010 fixé par la directive 2001/81/CE.

FORMATIONS DU CITEPA

Comment remplir la déclaration annuelle des rejets sur Internet (GEREP) : 5 fév. 2009

Inscriptions : www.citepa.org/Formations/index.htm

AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Dossier spécial

PAQUET CLIMAT-ENERGIE : CO₂ des voitures, énergies renouvelables et qualité des carburants

Éléments clés des trois autres accords finaux (suite du dossier présenté dans CDL n° 120 de janvier 2009)

D'abord, sur la **proposition de règlement⁽¹⁾ fixant des normes d'émission de CO₂ pour les voitures particulières (VP) neuves**, après une série de réunions informelles, les négociateurs du Parlement européen (PE) et de la Présidence française sont parvenus, le 1^{er} décembre 2008, à un accord de compromis inter-institutionnel. Celui-ci a été ensuite soumis, pour aval, aux groupes politiques du PE et aux représentants de l'ensemble du Conseil (au sein du Comité des représentants permanents) avant d'être soumis, en même temps que le paquet climat-énergies renouvelables⁽²⁾, au vote du PE réuni en plénière le 17 décembre 2008 (1^{ère} lecture). Ainsi, celui-ci a adopté le compromis à une large majorité (559 voix pour, 98 contre et 60 abstentions). Ce nouveau règlement s'inscrit dans le cadre des mesures de l'UE pour contribuer à la réalisation de l'objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 (base 1990).

Le compromis approuve l'objectif global proposé par la Commission pour l'ensemble du secteur automobile : atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques des VP neuves de 120 g CO₂/km, non pas en 2012 comme l'avait initialement proposé la Commission, mais en 2015 : objectif contraignant de 130 g CO₂/km pour les constructeurs européens à réaliser par les améliorations technologiques dans la conception des moteurs + réduction supplémentaire de 10 g CO₂/km à réaliser par des mesures complémentaires : améliorations technologiques des équipements (pneus, climatisation, biocarburants,...).

Les points clés de l'accord final avalisé sont présentés ci-après :

- **mise en œuvre progressive** de l'objectif de 130 g CO₂/km sur 2012-2015 : les constructeurs européens devront atteindre cet objectif pour 65% des VP qu'ils produisent en 2012, pour 75% en 2013, pour 80% en 2014 et pour la totalité en 2015 ;

- **objectif à long terme de 95 g CO₂/km pour 2020** : absent de la proposition initiale, cet élément, ajouté sur proposition de la Commission de l'industrie du PE, vient donc la renforcer. Avant début 2013, la Commission devra procéder à un réexamen des objectifs spécifiques des constructeurs et des dérogations prévues afin, d'une part, de définir les modalités de réalisation de l'objectif 2020 (dans des conditions d'un bon rapport coût-efficacité) et, d'autre part, de définir comment le répartir parmi les constructeurs. A la lumière du réexamen et de l'analyse d'impact, y compris une analyse globale de l'impact sur le secteur automobile et les secteurs liés, la Commission proposera de modifier le règlement. En clair, l'objectif 2020 doit être confirmé en 2013 dans le cadre de la procédure de codécision. Il pourra donc être reporté ou affaibli ;

- **sanctions** : les constructeurs seront tenus de payer des "pénalités pour émissions excessives" si leurs émissions moyennes de CO₂ (g/km) sont supérieures aux objectifs spécifiques qui leur sont assignés par le règlement. Alors que la proposition initiale de la Commission prévoyait des pénalités de 20 € par g/km en 2012, 35 € en 2013, 60 € en 2014 pour atteindre 95 € en 2015, le compromis final réduit ce dispositif : sur la période 2012-2018, 5 € pour le 1^{er} gramme de CO₂/km, 15 € pour le 2^e g, 25 € pour le 3^e g, 95 € pour la 4^e g et au-delà. Ces pénalités sont cumulatives. Ainsi pour un dépassement de 4 g, une pénalité de 140 € devra être payée (5 € + 15 € + 25 € + 95 €) par véhicule vendu. A compter de 2019 (soit quatre ans après l'échéance initiale proposée par la Commission), les constructeurs devront payer 95 € par gramme dépassant leurs objectifs.

⁽¹⁾ Voir CDL n° 118 p.2 et n° 119 p.1. ⁽²⁾ Voir CDL n° 120 pp.1 et 5. [Suite p.2](#)



CO₂ des voitures, EnR et qualité des carburants : Éléments clés des accords finaux (suite de la p.1)

- **éco-innovations** : les constructeurs pourront demander des crédits spéciaux à ce titre, c'est-à-dire des technologies novatrices réduisant les émissions de CO₂ des VP neuves, comme des phares économes en énergie qui, à l'heure actuelle, ne sont pas prises en compte dans le cycle d'essais utilisés dans le cadre de la procédure de réception des véhicules. La contribution totale de ces éco-innovations à la réalisation de l'objectif spécifique moyen de chaque constructeur est fixée à 7 g CO₂/km. Cette prise en compte, proposée par la Commission de l'industrie du PE, avait été rejetée par la Commission de l'environnement du PE ;
- **bonifications** : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des VP neuves produites par chaque constructeur, un coefficient multiplicateur s'appliquera aux VP neuves dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g/km et ce, afin d'inciter les constructeurs à consentir plus d'effort de réduction : ainsi, les VP neuves relevant de cette catégorie compteront pour 3,5 voitures en 2012 et 2013, 2,5 voitures en 2014, 1,5 voiture en 2015 et 1 voiture (comme tout autre) à partir de 2016 ;
- **dérogations** : les petits constructeurs fabriquant moins de 10 000 VP neuves immatriculées par an dans l'UE peuvent, dans certaines conditions, faire une demande de dérogation à leurs objectifs spécifiques. Par ailleurs, les constructeurs indépendants produisant de 10 000 à 300 000 VP neuves immatriculées par an dans l'UE pourront demander un objectif alternatif prévoyant une réduction de 25% de leur niveau spécifique d'émissions par rapport à leurs niveaux de 2007. Cependant, cet objectif n'est assorti d'aucune échéance dans le texte final.

Le compromis final, auquel le Conseil et le PE sont parvenus, reflète bien plus l'avis donné par la Commission de l'industrie du PE (1^{er} septembre 2008) que celui de la Commission de l'environnement (25 septembre 2008) alors que celle-ci était chef de file sur ce dossier dans le cadre de la procédure de codécision. La mise en œuvre progressive de l'objectif de 130 g CO₂/km sur 2012-2015 accorde de fait un délai supplémentaire de trois ans au secteur de l'automobile par rapport à l'échéance initialement prévue (2012). Le dispositif de sanctions dissuasives ayant été affaibli et sa date d'application intégrale ayant été reportée de 2015 à 2019, l'objectif global de 120 g CO₂/km risque de ne pas être atteint avant cet horizon. Dans ce contexte, la question se pose de savoir si l'objectif 2020 de 95 g CO₂/km est réalisable. Bien que le texte établisse un cadre juridique contraignant pour la réduction des émissions de CO₂ des VP neuves, l'objectif de 130 g CO₂/km ne renforce que de 10 g CO₂/km l'engagement volontaire pour 2008 de 140 g CO₂/km conclu entre la Commission et les constructeurs européens en 1998.

LA DIRECTIVE SUR LES ENR

Après plusieurs réunions informelles entre les négociateurs du PE et de la Présidence française, un accord informel a été trouvé, le 9 décembre 2008, sur la **proposition de directive visant à promouvoir l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (EnR)**. Le compromis conclu a été soumis au vote du PE en plénière le 17 décembre 2008 (1^{ère} lecture) et adopté à une large majorité (635 voix pour, 25 contre et 25 abstentions). La directive fixe un objectif global contraignant d'au moins 20% d'énergie d'origine renouvelable dans la consommation d'énergie finale de l'UE d'ici 2020 et des objectifs nationaux globaux contraignants au même horizon pour chaque Etat membre (EM) (23% pour la France) en tant que contribution à la réalisation de l'objectif global de l'UE. Le compromis final n'a pas modifié les objectifs initialement proposés par la Commission. Au titre du texte final, les EM pourront atteindre leurs objectifs plus facilement en promouvant l'efficacité énergétique et les économies d'énergie. Les éléments clés du compromis final conclu et voté sont les suivants :

- **clause de réexamen** : il s'agit de la dernière question en suspens dans les négociations. La formulation de cette clause dans le texte final implique que l'évaluation de la mise en œuvre de la directive, à réaliser par la Commission en 2014 au plus tard, ne remettra pas en cause l'objectif global de l'UE de 20% et les objectifs nationaux globaux. La Commission de l'industrie du PE avait préconisé leur réexamen en 2014 sur la base d'une évaluation d'impact⁽³⁾, ce qui aurait envoyé un signal négatif aux investisseurs dans le domaine des EnR ;

- **plans d'action nationaux en matière d'EnR** : ces plans que les EM devront soumettre à la Commission avant le 30 juin 2010, fixeront des objectifs sectoriels nationaux (part d'énergie produite à partir d'EnR) pour les trois secteurs visés (électricité, chauffage/production de froid, biocarburants) et devront démontrer comment les EM comptent les atteindre. Les plans devront remplir les exigences minimales visant à harmoniser leur contenu, établies à l'annexe VI de la directive. La Commission doit adopter, avant le 30 juin 2009, un modèle pour ces plans comprenant ces exigences minimales ;
- **objectif de 10% d'EnR d'ici 2020 dans la consommation finale d'énergie pour l'ensemble des transports** : cet objectif vise tous les modes de transport (l'accord final n'ayant pas repris la proposition de la Commission de l'industrie du PE qui préconisaient un objectif de 10% visant uniquement les transports rouliers) ;
- **critères de durabilité** : l'utilisation de l'énergie produite à partir de biocarburants n'est prise en compte dans le calcul de l'objectif de 10% que si celle-ci répond aux critères de durabilité définis dans le texte. En particulier, les biocarburants devront permettre une réduction d'au moins 35% des émissions de gaz à effet de serre (GES) comparées à celles induites par les carburants fossiles. A compter de 2017, les émissions de GES économisées par les biocarburants produits dans les installations existantes devront être d'au moins 50% par rapport aux carburants fossiles. La réduction de celles issues d'installations nouvelles devra s'élever à 60% au moins. La contribution des biocarburants de 2^e génération, produits à partir de déchets, de résidus ou de biomasse cellulosique et ligno-cellulosique non alimentaire, est considérée comme équivalant à deux fois celles des biocarburants de 1^{ère} génération. L'électricité d'origine renouvelable destinée à la propulsion des trains ne sera comptée qu'une fois alors que celle consommée par les véhicules routiers électriques comptera pour 2,5 fois sa part réelle. Ces mesures devraient donc constituer une incitation au développement et à l'utilisation de véhicules électriques et de biocarburants de 2^e génération ;
- **impacts des biocarburants sur les GES** : avant fin 2010, la Commission doit présenter un rapport analysant l'impact, sur les émissions de GES, des changements indirects de l'utilisation des sols (c'est-à-dire dans les cas où des cultures destinées à la production de biocarburants occupent des terres auparavant consacrées aux cultures alimentaires lesquelles sont alors déplacées dans des zones non exploitées jusque-là). Le rapport, qui doit également envisager des moyens de limiter cet impact, s'accompagnera le cas échéant d'une proposition législative ;
- **mécanismes de coopération** : le compromis final reprend intégralement les propositions de la Commission de l'industrie sur les mécanismes dits de coopération destinés à permettre aux EM de réaliser ensemble leurs objectifs nationaux en matière d'EnR. Ainsi, les EM pourront conduire des projets communs avec un ou plusieurs EM dans le domaine de la production d'électricité, de chauffage ou de froid à partir d'EnR. Ils pourront également transférer "statistiquement" entre eux une quantité donnée d'énergie produite à partir d'EnR. Enfin, les EM pourront unir ou coordonner partiellement leurs systèmes de soutien nationaux. Dans ce cas, une certaine quantité d'énergie d'origine renouvelable produite sur le territoire d'un EM participant peut être créditée à un autre EM participant, dans certaines conditions, pour atteindre son objectif national global. Le réexamen prévu en 2014 doit servir à améliorer, s'il y a lieu, l'efficacité de ces mécanismes de coopération. La Commission doit mettre en ligne une plate-forme publique de transparence qui servira à faciliter et à promouvoir la coopération et l'échange d'informations entre EM, notamment dans le domaine des projets communs et des transferts statistiques ;
- **garanties d'origine** : la proposition initiale de la Commission avait prévu un système d'échange de parts d'EnR sur la base de garanties d'origine (GO) de l'électricité, du chauffage et du froid produits à partir d'EnR afin de permettre aux EM d'atteindre ensemble leurs objectifs nationaux. Cependant, le compromis final, reprenant la proposition de la Commission de l'industrie du PE, prévoit que ces GO constituent des documents électroniques ne servant qu'à prouver aux clients finaux quelle part de l'énergie fournie provient des sources d'EnR ;
- **période post-2020** : la Commission est tenue de présenter en 2018 une feuille de route pour les EnR pour la période post- 2020, assortie, le cas échéant, de propositions législatives. ^{(3) Voir CDL n° 117 p.1. Suite p.3}

www.europarl.europa.eu (Activités > Plénière > Textes adoptés en plénière > Résolutions et positions. Rechercher Strasbourg, mercredi 17/12/08).

**Qualité des carburants : Eléments clés de l'accord final**

Le dernier des six textes à être soumis au vote du Parlement européen (PE) en plénière, le 17 décembre 2008, dans le cadre du paquet climat-énergies renouvelables, a été le texte de compromis sur la proposition de directive⁽⁴⁾ modifiant la directive 98/70/CE pour ce qui est des spécifications techniques des carburants routiers et non routiers (essence, diesel, gazole) et l'introduction d'un mécanisme de surveillance et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de ces carburants. Un accord informel en 1^{ère} lecture sur un texte de compromis avait été dégagé, le 25 novembre 2008, au terme d'une série de réunions informelles entre les négociateurs du PE et la Présidence française. Le texte a ensuite été adopté par le PE en plénière à une large majorité (670 voix pour, 20 contre, 25 abstentions). Les éléments clés du compromis final conclu et voté sont présentés ci-après.

La directive fixe un **objectif de réduction des émissions de GES**. Ainsi, les fournisseurs de carburants et d'énergie sont tenus de réduire de **10% d'ici fin 2020** "aussi progressivement que possible" les émissions de GES générées pendant l'ensemble du cycle de vie des carburants routiers ou de l'énergie fournie (essence, diesel, gazole, mélanges de carburants d'origine différente, électricité, hydrogène) par unité d'énergie. L'objectif de 10% se répartit de la manière suivante :

- un **objectif de réduction contraignant de 6%** à atteindre d'ici fin 2020 par rapport aux niveaux de 2010. Les Etats membres peuvent exiger des fournisseurs de carburants qu'ils se conforment aux objectifs intermédiaires de -2% d'ici fin 2014 et -4% d'ici fin 2017 ;
- un **objectif de réduction indicatif de 2% supplémentaires** à atteindre d'ici fin 2020 par l'utilisation de véhicules électriques et/ou par le recours aux technologies de réduction des émissions de GES, comme le captage et stockage du CO₂ ;
- un **objectif de réduction indicatif de 2% supplémentaires** à atteindre d'ici fin 2020 par l'utilisation des crédits acquis dans le cadre du mécanisme de développement propre selon les conditions de la directive quotas 2003/87/CE⁽⁵⁾.

Dans son vote, le 27 novembre 2007⁽⁶⁾, la Commission de l'environnement du PE avait soutenu la proposition initiale de la Commission européenne d'imposer aux fournisseurs un objectif de réduction contraignant de 10% d'ici fin 2020. Toutefois, le compromis final trouvé avec le Conseil oblige la Commission à procéder, d'ici fin 2012 au plus tard, à une évaluation des progrès réalisés et à une révision de la directive comportant, le cas échéant, une proposition de modification de celle-ci afin notamment de rendre obligatoires les deux objectifs de réduction indicatifs de 2%.

Au titre de la nouvelle directive, les réductions des émissions de GES peuvent être obtenues en recourant davantage aux **biocarburants**, aux carburants de substitution et en réduisant la combustion en torchère des gaz sur les sites de production⁽⁷⁾. A noter que l'adoption de cette directive avait été suspendue, en attendant la mise au point de critères de durabilité, non prévus dans ce texte, mais dans la directive sur la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (EnR) (voir p.2). L'accord final dégagé sur la directive EnR, le 9 décembre 2008, a permis de boucler les négociations sur le texte de la directive sur la qualité des carburants. Les critères de durabilité pour les biocarburants sont désormais établis dans les deux directives.

Par ailleurs, la directive impose une obligation aux fournisseurs de **contrôler et déclarer les émissions de GES** des carburants produits sur l'ensemble du cycle de vie. A cette fin, ils doivent mettre en place un **système de surveillance à partir du 1^{er} janvier 2011** (la Commission de l'environnement du PE avait proposé le 1^{er} janvier 2010) et remettre à l'autorité publique compétente un rapport annuel sur l'intensité des émissions de GES des carburants et de l'énergie fournis.

⁽⁴⁾ Voir ED n° 162 p.l.223. ⁽⁵⁾ Voir ED n° 153 p.l.89. ⁽⁶⁾ Voir CDL n° 109 p.2.

⁽⁷⁾ Voir ED n° 167 Dossier spécial Climat p.15 (section III.6).

=> une fois publiés au JOUE, les six textes adoptés feront l'objet de synthèses dans un prochain n° d'ED.

**INSTALLATIONS DE COMBUSTION : Nouvel arrêté**

L'arrêté du 2 décembre 2008 (JO du 14) vient modifier l'arrêté du 25 juillet 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées (IC) soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 (combustion)⁽⁶⁾. Les modifications portent sur le **dossier** que l'exploitant doit conserver à la disposition de l'Inspection des IC. Il doit désormais préciser la durée de fonctionnement de l'installation et le détail du calcul de la hauteur de la cheminée. Cette disposition s'applique à compter du **14 juin 2009** aux installations existantes.

Le nouvel arrêté ajoute également un point 1.8 relatif aux **contrôles périodiques** auxquels les installations visées sont soumises. Ces contrôles ont pour objet de vérifier la conformité de celles-ci aux prescriptions techniques établies à l'annexe I de l'arrêté du 2 décembre 2008 laquelle constitue la nouvelle annexe III de l'arrêté du 25 juillet 1997. Ces prescriptions techniques, qui peuvent éventuellement être modifiées par arrêté préfectoral, s'appliquent depuis le **14 décembre 2008** aux installations existantes.

⁽⁶⁾ Voir ED n° 126 p.l.1. Voir aussi ED n° 157 p.l.13.

www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do

**POIDS LOURDS : Aval des normes Euro VI par le PE**

Le 16 décembre 2008, le Parlement européen (PE), réuni en séance plénière, a approuvé, à une large majorité, le compromis négocié en première lecture, début novembre 2008, entre les représentants du PE et ceux du Conseil sur le rapport établi par l'eurodéputé allemand Matthias Groote concernant la proposition de règlement visant à renforcer les valeurs limites d'émission (VLE) des véhicules utilitaires lourds (camions et bus), c'est-à-dire les normes dites Euro VI⁽⁹⁾. Le 15 juillet 2008, la Commission de l'environnement du PE avait adopté le rapport précité. Le compromis final dégagé avalise l'ensemble des VLE proposées par la Commission, et notamment une réduction de 66% des émissions de particules et une réduction de 80% des émissions de NOx par rapport aux VLE de l'étape Euro V (applicables depuis le 1^{er} octobre 2008 pour les nouvelles réceptions)⁽¹⁰⁾.

Au titre de l'accord final, le nouveau règlement s'appliquera à partir du **31 décembre 2012**, soit trois mois plus tôt que ne le prévoyait la proposition initiale de la Commission. Les règles techniques, dont les VLE, fixées par le nouveau règlement s'appliqueront au **31 décembre 2012** (soit trois mois plus tôt que prévu dans la proposition initiale) aux nouveaux types de moteur ou de véhicule (**nouveaux modèles**) et au **31 décembre 2013** (soit neuf mois plus tôt que prévu dans la proposition initiale) aux véhicules neufs de **modèles existants**.

Dans un souci de simplification de la législation, les textes communautaires pris en application du nouveau règlement seront également sous cette forme juridique. Les règlements sont directement applicables sans nécessiter de transposition en droit national.

Par ailleurs, la Commission doit fixer, le cas échéant, une **VLE de NO₂** (en plus de celle sur la quantité totale des NOx) et ce, conformément aux meilleures techniques disponibles. Si la Commission conclut qu'il convient de réglementer les émissions de **polluants supplémentaires**, elle devra soumettre une proposition législative au PE et au Conseil.

Le nouveau règlement prévoit également la possibilité pour les Etats membres d'accorder des **incitations financières** pour accélérer la mise sur le marché de véhicules répondant aux normes Euro VI. Ces incitations cesseront de s'appliquer au **31 décembre 2013**.

Enfin, la Commission doit adopter les règlements d'application au plus tard le **1^{er} avril 2010** afin de permettre aux fabricants d'apporter les modifications techniques nécessaires sur les véhicules lourds visés.

⁽⁹⁾ Voir ED n° 166 p.l.165. ⁽¹⁰⁾ Voir ED n° 157 p.l.239.

www.europarl.europa.eu (Activités > Plénière > Textes adoptés en plénière > Résolutions et positions. Rechercher Strasbourg, mardi 16/12/08).



CONSEIL ENVIRONNEMENT : IPPC, affichage CO₂, déforestation

Lors du Conseil Environnement du 4 décembre 2008, les Ministres de l'Environnement des Vingt-sept ont fait le point sur la **proposition de directive relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution** ou IPPC)⁽¹¹⁾. La Présidence française a remis au Conseil une note d'information, concernant l'état des travaux sur ce dossier, qui a servi de base de discussion des Ministres. La proposition soulève encore de nombreuses questions, notamment sur le champ d'application de la future directive, sur les nouvelles dispositions relatives aux grandes installations de combustion (dont les valeurs limites d'émission) et sur le rôle des documents de référence pour les meilleures techniques disponibles (dits BREF). A noter que ce dossier figure parmi les priorités de la Présidence tchèque de l'UE (au 1^{er} semestre 2009)⁽¹²⁾ qui a prévu un débat d'orientation sur la proposition au prochain Conseil Environnement du 2 mars 2009.

Après avoir débattu des mesures prioritaires prévues et de l'étiquetage CO₂ des produits⁽¹³⁾, le Conseil Environnement a adopté, sous forme de résolution non contraignante, des **conclusions sur le Plan d'actions pour une consommation et une production durables**, présenté par la Commission le 16 juillet 2008⁽¹⁴⁾. Tout en donnant leur aval au Plan, les Ministres soulignent néanmoins la nécessité de fixer des objectifs indicatifs appropriés pour la consommation durable et l'utilisation efficace des ressources naturelles. Ils soutiennent en outre l'extension, à tous les produits liés à l'énergie, du champ d'application de la directive-cadre 92/75/CEE sur l'indication de la consommation énergétique des appareils domestiques (proposition de refonte présentée par la Commission le 13 novembre 2008⁽¹⁵⁾). Le Conseil souligne toutefois que l'indication de la consommation d'énergie doit rester simple, concise et efficace.

Par ailleurs, le Conseil a invité la Commission à étudier la possibilité d'introduire **l'empreinte carbone des produits** dans les instruments d'étiquetage environnemental existants de l'UE (label écologique, indication de la consommation énergétique,...). Mandat est ainsi donnée à la Commission, en tenant compte de l'expérience acquise par les Etats membres, d'entamer le plus rapidement possible des travaux sur des méthodologies communes volontaires en vue de faciliter, à l'avenir, la réalisation du **bilan carbone des organisations** et le calcul de l'empreinte carbone des produits.

Enfin, le Conseil Environnement a adopté des conclusions sur la communication sur la **déforestation**, présentée par la Commission le 17 octobre 2008⁽¹⁶⁾. En particulier, les Ministres invitent celle-ci à évaluer les conséquences des crédits générés dans le cadre d'un mécanisme financier destiné à lutter contre la déforestation et la dégradation des forêts, dans des conditions appropriées, en vue de réaliser une partie des engagements gouvernementaux. Le Conseil se dit "ouvert" à l'idée d'examiner la prise en compte de ces crédits, aux fins du système communautaire d'échange de quotas d'émission, en tant qu'instrument complémentaire à moyen ou à long terme, après une analyse approfondie et à la lumière de l'expérience acquise, surtout sur les questions de méthodologie.

⁽¹¹⁾ Voir ED n° 166 p.1.159 et ED n° 169 p.1.189. ⁽¹²⁾ Voir CDL n° 120 p.2. ⁽¹³⁾ Voir ED n° 165 p.1.320. ⁽¹⁴⁾ Voir ED n° 168 p.1.283. ⁽¹⁵⁾ Voir ED n° 169 p.1.119. ⁽¹⁶⁾ Voir CDL n° 119 p.4.

=> ED n° 170 comportera plus d'informations sur les résultats de ce Conseil.

CONSEILS TRANSPORTS-ENERGIE : Ecoconception, Eurovignette

Le 8 décembre 2008, le Conseil Energie de l'UE a dégagé une orientation générale (accord informel) sur la proposition visant à étendre le champ d'application de la directive-cadre 2005/32/CE sur l'écoconception à tous les produits liés à l'énergie⁽¹⁷⁾. Le lendemain, sur la base d'un rapport de la Présidence française sur l'état d'avancement des travaux, le Conseil Transports de l'UE a mené un débat sur la proposition de directive visant à modifier la directive 1999/62/CE (dite Eurovignette) relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures⁽¹⁸⁾. ⁽¹⁷⁾ Voir ED n° 168 p.1.223. ⁽¹⁸⁾ Voir ED n° 169 p.1.213.



SUEDE : Emissions indirectes de GES

Après le Royaume-Uni (voir plus loin)⁽¹⁹⁾, la Suède se penche sur les émissions indirectes de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, l'Agence suédoise pour la protection de l'environnement (*Naturvårdsverket*) a publié, en novembre 2008, un rapport analysant les émissions de GES induites par la consommation de biens et de services en Suède, quel que soit le lieu dans le monde et quelle que soit l'étape dans la chaîne de production où les émissions sont générées. L'objet de l'étude était de donner un panorama visant à identifier les activités ayant un impact important sur le climat du point de vue de la consommation.

L'analyse, qui couvre les émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O en 2003 (dernière année pour laquelle l'ensemble des données traitées est disponible), s'appuie sur les comptes environnementaux de la Suède et d'autres pays. Quant à la méthodologie suivie, les émissions de GES produites pendant l'ensemble du cycle de vie des produits et des services "du berceau à la tombe" ont été attribuées aux consommateurs finaux. Les émissions induites par les exportations depuis la Suède ont donc été déduites et celles induites par les importations en provenance d'autres pays ont été ajoutées afin d'évaluer les émissions totales générées par la consommation de la population suédoise.

Selon l'étude, en 2003, les émissions totales nationales de GES de la Suède soumises au Secrétariat de la Convention Climat (CCNUCC) atteignaient environ 70 Mt CO₂e et celles intégrant les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux se sont élevées à 76 Mt CO₂e. Or, la consommation des produits et services par la population suédoise en 2003 a généré des émissions de GES de l'ordre de 95 Mt CO₂e, soit un niveau de 25% supérieur au total intégrant les transports internationaux et de 36% supérieur au total national soumis à la CCNUCC. Cet écart de 36% est très proche de celui estimé dans le cadre du rapport britannique (37%) publié par le Ministre de l'Environnement le 2 juillet 2008. L'analyse britannique ne portait néanmoins que sur les émissions de CO₂ des consommateurs.

Calculées en termes d'émissions de CO₂ par habitant, les émissions de GES du point de vue de la consommation en Suède s'élèvent à environ 10 t CO₂e/habitant alors qu'au titre des émissions totales nationales soumises à la CCNUCC, ce ratio n'est que de 7,3 Mt CO₂e/habitant (source : AEE, 2008⁽²⁰⁾).

Les émissions de GES induites par la consommation en Suède se répartissent entre 20% de la consommation publique et 80% provenant de la consommation des particuliers. Ce sous-total de 80% se ventile en quatre catégories d'activités : repas (25% des émissions), logement (30%), déplacements (30%) et achats divers (15%), dont les vêtements et les chaussures sont le poste le plus important.

Le rapport conclut notamment que les émissions de GES par habitant en Suède devront être ramenées à 5 t CO₂e/hab en 2020 pour atteindre 2 t CO₂e/hab en 2050 pour que les émissions de la consommation de la population suédoise restent en dessous du niveau d'évolution souhaitable des émissions globales de GES calculées par habitant.

A noter que le rapport intégral n'est disponible qu'en suédois mais il comporte une synthèse en anglais.

⁽¹⁹⁾ Voir ED n° 168 p.III.13 et CDL n° 117 p.3. ⁽²⁰⁾ Voir CDL n° 120 p.1 (graphique).

www.naturvardsverket.se/upload/05_klimat_i_forandring/pdf/rapport_5903.pdf

Agenda

3-5 février 2009, Paris-La Défense (CNIT)

22^e salon Analyse industrielle : réglementation, instrumentation, mesure à l'émission, contrôle de process

www.analyse-expo.com

L'adhésion au CITEPA est ouverte à toute personne physique ou morale. Elle donne droit à l'envoi de *C'est dans l'Air*, des *Etudes Documentaires* et, à titre gratuit ou à des tarifs préférentiels, à certains services d'information tels que conseils, publications, formations ou colloques. Le montant de la cotisation est de 1 064,44 € TTC par an.