

C'est dans l'air



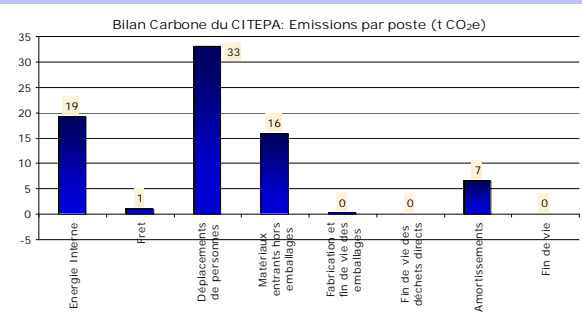
N° 95 – octobre 2006

LETTRE D'INFORMATION SUR LES ASPECTS REGLEMENTAIRES, TECHNIQUES, SCIENTIFIQUES ET ECONOMIQUES DE LA POLLUTION DE L'AIR

Editorial

La publication par la Commission européenne d'un nouvel inventaire sur les sources polluantes diffusées (voir p.4) est-elle le signe précurseur d'un regain d'intérêt pour les sources de pollution non industrielles qui viendrait appuyer le réexamen de directives existantes (IPPC, NEC, quotas, biocarburants) sur fond de vote de textes clés (Euro 5, CAFE)? Avec tous ces textes, il faut continuer à trouver le bon compromis entre données scientifiques, volonté politique et réalité économique, ce qui n'a jamais été tâche aisée, comme en témoignent les vives réactions multipartites soulevées par la proposition CAFE. MT

Indicateur du mois



Le Facteur 4 : dossier spécial CITEPA

Quelle est l'origine du concept Facteur 4? Dans quel contexte scientifique et politique s'inscrit-il? Quels sont les résultats des travaux du Groupe d'experts Facteur 4? Quels travaux mènent d'autres pays sur le sujet? A l'occasion de la publication du rapport final du Groupe et du colloque de présentation le 9 octobre (voir p.4), le CITEPA a réalisé un **dossier spécial Facteur 4** qui fait le point. Il paraîtra dans le prochain numéro d'*Etudes documentaires* (n° 160, sortie prévue mi-oct. 2006).

AGENDA

Journée d'études 2006 du CITEPA

mardi 14 novembre 2006, Paris

Les directives IPPC et NEC : enjeux, contraintes de leur mise en œuvre et perspectives de leur révision

Inscriptions : www.citepa.org/journees/inscription.htm

Formations du CITEPA

- Détermination des émissions de CO₂ des installations visées par le PNAQ : les 19 et 20 octobre 2006
- Comment remplir la déclaration annuelle des rejets sur Internet (GEREP) : le 17 octobre 2006

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

Actualités

AU NIVEAU NATIONAL

Emissions de GES : Bilan Carbone® du CITEPA

Fort de son habilitation par l'ADEME, en juin 2006, à comptabiliser les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES) selon la méthodologie Bilan Carbone®, le CITEPA a décidé de réaliser son propre Bilan Carbone® afin d'estimer l'influence de son activité sur l'environnement en termes d'émissions de GES.

L'intérêt et l'originalité du Bilan Carbone® résident dans l'évaluation des émissions de carbone générées directement ou indirectement par l'activité étudiée. L'ensemble des activités quantifiables du CITEPA a donc été pris en compte dans un souci d'exhaustivité. De nombreuses informations ont été collectées : consommation d'énergie pour le chauffage, compilation des déplacements domicile-travail et professionnels (mode de transport, distance), consommation de papier, achat de matériel divers, etc. Ces données ont été introduites dans le tableur Bilan Carbone®.

Il ressort de cet exercice que trois postes sont majoritaires : les transports aériens pour les déplacements professionnels, la consommation de gaz naturel pour le chauffage des locaux et les matériaux et services entrants (fournitures, appareils,...). Les émissions de GES s'élèvent à 76 tonnes d'équivalent CO₂ (tCO₂e) pour l'année 2005 (voir schéma ci-contre), soit 4,5 tCO₂e par employé et 54 g par € de budget. L'incertitude totale est d'environ 35%. L'analyse montre également que les axes de progrès sont limités.

Sur la base d'une extrapolation de croissance pour le CITEPA à l'horizon 2010 (chiffres 2005), son Bilan Carbone® ne sera pas beaucoup plus élevé en valeurs absolues à cet horizon qu'il ne l'est à présent. En valeurs relatives, les émissions de GES ramenées au nombre de salariés ou au budget devraient même diminuer. Les valeurs d'entrée s'accompagnent d'incertitudes assez grandes. Il sera très intéressant de comparer ce premier exercice au prochain, pour lesquelles les données devraient être plus fiables et plus précises.

=> www.citepa.org (rubrique "Publications").

PNAQ II français : remise à la Commission de la version finale

Le 15 septembre 2006, le Gouvernement français a formellement transmis à la Commission européenne son Plan National d'Affectation des Quotas d'émissions (PNAQ II) de GES pour la 2^e période d'échange du système communautaire (2008-2012). A la suite de la consultation publique, qui s'est déroulée du 26 juin au 4 août 2006⁽¹⁾, les affectations initialement proposées à certains secteurs ont été légèrement modifiées. La quantité totale de quotas prévue par an sur les cinq ans de la période s'élève à **161,17 Mt d'équivalent CO₂ (CO₂ e)**.

La France a demandé l'inclusion unilatérale (*opt-in*) de certaines activités de la chimie (acide nitrique, glyoxylique, adipique) dans le périmètre en raison du fort potentiel de réduction du N₂O à faibles coûts.

La quantité totale prévue correspond à un taux d'effort global de 3,4%.

⁽¹⁾ Voir ED n° 159 p.I.115.

=> www.ecologie.gouv.fr (rubrique "Risques et pollutions" > "Gaz à effet de serre").

Répartition des quotas	Mt CO ₂ e
Industrie	80,29
- champ restreint	57,51
- champ élargi	22,78
Production d'électricité	61,33
Réserve nouveaux entrants	9,00
Total à périmètre constant PNAQ I	150,63
Extension du champ du PNAQ II	5,00
Inclusion unilatérale N ₂ O	5,54
Total	161,17

Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA)

7 Cité Paradis, F-75010 Paris. Tél 01.44.83.68.83. Fax 01.40.22.04.83

Email : infos@citepa.org - Site web : www.citepa.org

Rédacteur en chef : Mark Tuddenham. Directeur de la publication : Jean-Pierre Fontelle, directeur du CITEPA. ISSN : 1291-2344

Le point sur la politique de l'UE

EURO 5 : Vote de la Commission du PE

Le 13 septembre 2006, la Commission de l'Environnement (ENVI) du Parlement européen (PE) a approuvé, en 1^{ère} lecture, moyennant plusieurs amendements et à une très large majorité, un projet de rapport établi par Matthias Groote (rapporteur) sur la **proposition de règlement visant à renforcer les valeurs limites d'émission (VLE) des véhicules particuliers et utilitaires légers (normes dites Euro 5)**. La proposition avait été initialement présentée par la Commission européenne le 21 décembre 2005⁽²⁾.

Un des amendements clés votés concerne la **date d'entrée en vigueur** des nouvelles normes Euro 5. Les membres de la Commission ENVI demandent qu'elles soient applicables :

- au **1^{er} septembre 2009 pour les voitures particulières**, VP (catégorie M1) et ce, au motif que le délai de 18 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement prévu par la proposition initiale de la Commission pour l'introduction des normes Euro 5 (à la mi-2008) était trop court,
- au **1^{er} septembre 2010 pour les véhicules dont le poids maximal en charge dépasse 2,5 t et qui sont conçus pour des besoins sociaux spécifiques (ambulances,...)** ainsi que les **véhicules utilitaires légers, VUL** (catégorie N1).

Au terme des **périodes de transition** courant respectivement jusqu'au 1^{er} janvier 2011 (M1) et au 1^{er} janvier 2012 (N1), les autorités nationales devraient refuser d'accorder la réception CE ou nationale aux véhicules neufs ne respectant pas les nouvelles normes Euro 5. Quant aux VLE elles-mêmes, la Commission ENVI a voté plusieurs amendements parmi lesquels un léger assouplissement des VLE pour les NOx des véhicules essence mais un renforcement pour celles des véhicules diesel (M1 et N1).

Par ailleurs, dans un autre amendement voté, la Commission ENVI demande l'adoption de nouvelles **normes Euro 6**, non prévues dans la proposition initiale, à entrer en vigueur au 1^{er} septembre 2014 pour les VP (M1) et au 1^{er} septembre 2015 pour les VUL (N1). Ces véhicules bénéficieraient de périodes de transition allant respectivement jusqu'au 1^{er} septembre 2015 et au 1^{er} septembre 2016. A partir de cette date, les autorités nationales devraient refuser la réception et interdire la vente des véhicules non conformes sur le marché.

L'inclusion de l'**accès à l'information pour la réparation de véhicules** constitue le 3^e amendement clé. Ce point controversé a fait l'objet d'un compromis. Les constructeurs automobiles devraient fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations qui soit l'équivalent de celui accordé à leurs concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels et ce, par le biais de bases de données.

A noter enfin que dans le cadre du compromis auquel est parvenu la Commission ENVI pour faire passer le vote, il a été proposé de maintenir l'exemption au titre de la législation en vigueur permettant aux véhicules lourds de transports de voyageurs de la classe M1 d'un poids supérieur à 2,5 t (dont les **véhicules de type 4x4**) d'être réceptionnés en tant que VUL. Cette exemption, que la proposition de la Commission prévoyait de supprimer dès l'adoption des normes Euro 5, implique des VLE moins strictes pour les véhicules 4x4. La Commission ENVI demande le report de la suppression de cette exemption jusqu'à l'adoption des normes Euro 6. Le rapport Groote sera soumis au PE pour approbation en séance plénière (1^{ère} lecture) le 24 octobre 2006.

⁽²⁾ Voir ED n° 158 p.L189.

www.europarl.europa.eu (rubr. "Activités" > "Travaux parlement" > "Commissions" > "ENVI" > "13.09.06" > "Docs de réunion").

CAPTURE DU CO₂ : Vers une législation UE

Le 12 septembre 2006, la plate-forme technologique pour des centrales de production d'électricité à combustibles fossiles à très faibles émissions de CO₂, lancée par la DG Recherche de la Commission européenne le 1^{er} décembre 2005⁽³⁾, a tenu sa 1^{ère} Assemblée générale. L'objectif de la plate-forme est de permettre la mise en place de telles centrales électriques d'ici 2020, en mettant l'accent sur la capture et le stockage du CO₂ (CSC). Lors de cet événement, qui a réuni des représentants du secteur industriel, des décideurs politiques au niveau de l'UE et des gouvernements nationaux, des chercheurs et des ONG, deux plans d'actions ont été adoptés : un **programme de recherche stratégique** et un **plan de mise en œuvre stratégique**. Ces documents s'appuient sur les travaux réalisés par les parties prenantes depuis le lancement de la plate-forme. Les recommandations clés formulées dans ces documents sont les suivantes :

Programme de recherche stratégique :

- mettre en œuvre dès aujourd'hui 10 à 12 **projets de démonstration** CSC à grande échelle à travers l'Europe ;
- développer les **nouveaux concepts** déjà identifiés mais non validés (technologies émergentes), aux fins de démonstration d'ici 2010-2015 et de mise en œuvre au-delà de 2020 ;
- soutenir la **R&D** à long terme en matière de concepts innovateurs sophistiqués pour la mise en œuvre de technologies de la prochaine génération, d'ici 2050 ;
- maximiser la **coopération** aux niveaux national, communautaire et international.

Plan de mise en œuvre stratégique :

- donner un coup d'envoi à la **valorisation du CO₂** à l'aide d'incitations économiques urgentes à court et à long terme. Il s'agirait notamment de clarifier d'ici 2007 les conditions sous lesquelles le stockage géologique du CO₂ peut être pris en compte dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission de GES ;
- établir un **cadre législatif** pour le stockage géologique du CO₂ : d'une part, modifier d'ici 2007 la législation UE existante sur les déchets et l'eau afin de préciser les conditions de stockage souterrain du CO₂. D'autre part, adopter d'ici 2008 de nouvelles lignes directrices pour les Etats membres sur les projets de stockage géologique (gestion des risques, choix des sites, fonctionnement, surveillance, *reporting*, vérification, fermeture,...) ;
- faire adhérer le public par le biais d'une grande **campagne d'information publique** ;
- mettre à disposition des **financements R&D** robustes au titre du 7^e programme-cadre pour les actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (PCRD)⁽⁴⁾ ainsi que des programmes nationaux.

Dans un discours prononcé devant l'Assemblée générale, le Commissaire européen à l'Environnement, M. Stavros Dimas, a confirmé que la Commission présentera courant 2007 une proposition législative visant à clarifier le futur cadre réglementaire du CSC afin de permettre un déploiement commercial rapide de ces technologies. La proposition, qui s'inscrira dans le cadre de la 2^e phase du Programme européen sur le changement climatique (PECC)⁽⁵⁾, sera accompagnée d'une évaluation globale de ses incidences, analysant les questions juridiques, économiques et environnementales en suspens (dont celle de la responsabilité de la réparation des éventuelles fuites des sites de stockage).

⁽³⁾ Voir ED n° 157 p.IV.55. ⁽⁴⁾ Voir ED n° 155 p.L131. ⁽⁵⁾ Voir CDL n° 85 p.I.

www.zero-emissionplatform.eu

POLLUTION DE L'AIR ET SANTE : Des scientifiques réclament une législation UE plus stricte

Lors de deux conférences internationales qui se sont tenues simultanément à Paris et à Munich, des scientifiques spécialisés dans le domaine des impacts de la pollution de l'air sur la santé ont rendu publique, le 4 septembre 2006, une déclaration réclamant une législation plus stricte pour l'UE sur la qualité de l'air. La conférence d'épidémiologie et d'exposition environnementales à Paris a été organisée à l'initiative des Sociétés internationales d'épidémiologie environnementale (ISEE) et d'analyse des expositions (ISEA). Le congrès de Munich a été organisé par la Société européenne de pneumologie (ERS). Lors de ces deux manifestations, les scientifiques ont également lancé une pétition commune à l'attention des instances de l'UE en amont, d'une part, du vote du Parlement européen (le 26 septembre) sur la proposition de directive sur la qualité de l'air ambiant⁽⁶⁾ et, d'autre part, de la recherche d'un accord politique au sein du Conseil Environnement (le 23 octobre).

Tout d'abord, les scientifiques (parmi lesquels trois Français) se déclarent "*profondément préoccupés par l'approche actuelle vis-à-vis de la lutte contre la pollution de l'air dans l'UE*". Ils soulignent qu'en l'état actuel, le texte proposé se traduirait par "*une grave réduction de la protection de la santé publique contre la pollution de l'air dans les Etats membres, entraînant ainsi des milliers de décès prématurés par an*". En outre, "*il enverrait un signal négatif aux autres pays dans le monde, et pourrait ralentir, voire interrompre les futurs efforts de réduction des émissions de sources polluantes*". Les scientifiques soulignent notamment :

- que la proposition initiale de la Commission et les modifications votées par la Commission de l'Environnement du Parlement européen, le 21 juin 2006⁽⁷⁾, conduiraient à un "*assouplissement certain de la législation actuellement en vigueur*", en particulier sur les PM₁₀ (directive 1999/30/CE⁽⁸⁾). Ce recul concerne les valeurs limites de concentration (VLC), la date de respect de celles-ci et la possibilité pour les Etats membres de soustraire les PM₁₀ d'origine naturelle pour évaluer le respect des VLC. Ceci reviendrait à accepter des concentrations en PM₁₀ plus élevées que celles autorisées aujourd'hui ;
- que la VLC actuellement en discussion pour les PM_{2,5} (20 ou 25 µg/m³ en moyenne annuelle), à ne pas dépasser après 2015, aurait "*de graves conséquences sanitaires*", tant à court qu'à long terme. Plusieurs études publiées ces dernières années aux Etats-Unis et en Europe attestent ce constat ;
- que les préoccupations des scientifiques s'appuient sur les preuves scientifiques qui se sont accumulées depuis l'adoption de la directive 1999/30/CE. Les effets sanitaires sont désormais connus pour des niveaux de concentration bien plus faibles que les VLC proposées. Il n'existe pas de preuve permettant de fixer un seuil de concentration en dessous duquel il n'y a aucun effet sanitaire, ce qui signifie que toute amélioration supplémentaire de la qualité de l'air induira des bénéfices additionnels pour la santé humaine ;
- que d'autres pays du monde ont adopté des VLC beaucoup plus ambitieuses. Si la directive actuellement proposée était promulguée, l'UE serait considérablement en retard par rapport aux **Etats-Unis** (où la VLC pour les PM_{2,5} en moyenne annuelle est de 15 µg/m³ depuis presque 10 ans), à l'**Etat de Californie** (VLC en moyenne annuelle de 12 µg/m³)

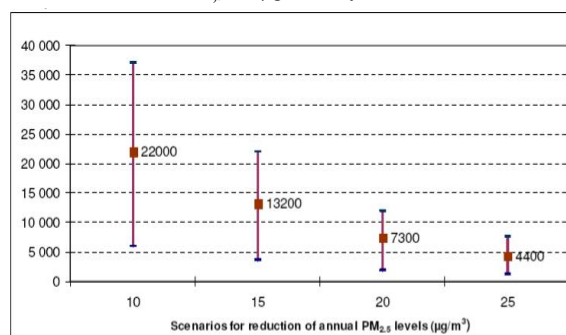
et au **Canada** (où le dépassement de la VLC de 30 µg/m³ en moyenne journalière n'est autorisé que sept fois par an au maximum). Par ailleurs, compte tenu des preuves scientifiques connues sur la pollution de l'air et ses conséquences pour la santé humaine, l'**Organisation Mondiale de la Santé** (OMS), dans un rapport publié en octobre 2005, a mis à jour ses **valeurs-guides pour la qualité de l'air** pour les PM₁₀ et PM_{2,5} : pour les PM_{2,5} en moyenne annuelle, la valeur-guide de l'OMS s'établit à 10 µg/m³.

Valeurs guides OMS (2005)	PM ₁₀	PM _{2,5}
Moyenne annuelle	20	10
Moyenne 24h	50	25

Selon les scientifiques, les données utilisées par les Etats-Unis, l'Etat de Californie, le Canada et l'OMS sont les mêmes. Or, ce qui diffère est apparemment le niveau d'ambition visé pour réduire davantage la pollution.

Enfin, dans le cadre du **programme de recherche de l'UE APHEIS**⁽⁹⁾, coordonné par l'Institut de Veille Sanitaire (InVS) en France, les résultats d'une **évaluation d'impact sanitaire des bénéfices d'une réduction des VLC des PM_{2,5}** dans 26 villes européennes (dont huit en France) ont été présentés lors de la conférence ISEE/ISEA à Paris. Dans ces villes réparties dans 15 pays européens et totalisant plus de 41,5 millions d'habitants, les niveaux de PM₁₀ corrigés relevés étaient compris entre 17 à 61 µg/m³, et ceux des PM_{2,5} (valeurs calculées à partir d'un facteur de conversion) entre 7 et 43 µg/m³. Les résultats montrent qu'une baisse des niveaux moyens annuels de PM₁₀ à 25 µg/m³ dans ces 26 villes se traduirait par 4 470 morts prématurées évitées par an parmi les personnes de 30 ans ou plus, alors qu'une baisse de ces niveaux à 15 ou à 10 µg/m³ conduirait respectivement à 13 300 et à 22 270 morts prématurées évitées/an. Les scientifiques concluent que de telles réductions pourraient avoir un impact beaucoup plus important sur la santé et les taux de mortalité des 450 millions d'habitants de l'UE. Ils exhortent donc les instances communautaires à tenir compte des preuves scientifiques accumulées et à fixer des objectifs politiques plus ambitieux afin d'assurer une meilleure protection sanitaire des Européens.

Potentiel de réduction du nombre total de morts/an parmi les personnes de ≥ 30 ans dans les 26 villes du programme APHEIS pour différentes baisses des niveaux de PM_{2,5} (en µg/m³, moyennes annuelles)



⁽⁶⁾Voir ED n°158 p.I.163. ⁽⁷⁾Voir CDL n°94 p.2. ⁽⁸⁾Voir ED n°133 p.II.61. ⁽⁹⁾ Pollution atmosphérique et santé : un système européen d'information. Voir ED n° 152 p.II.11.

- déclaration et pétition des scientifiques : www.apheis.net
- APHEIS (2006) *Health impact assessment on the benefits of reducing PM_{2,5} in 26 European cities* : www.apheis.net
- OMS/WHO (2005) *WHO air quality guidelines, global update 2005* : www.euro.who.int/Document/E87950.pdf (pp.8-11).

VOITURES : EMISSIONS DE CO₂

STRATEGIE UE : Publication du 6^e rapport annuel

La Commission a publié, le 29 août 2006, son 6^e rapport annuel d'évaluation⁽¹⁰⁾ de l'efficacité de la stratégie UE de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (VP) neuves (1995). Un des trois piliers sur lesquels repose cette stratégie est l'engagement pris par les organismes européen (ACEA), japonais (JAMA) et coréen (KAMA) de constructeurs automobiles, dans le cadre d'accords volontaires, de réduire la consommation de carburant des VP neuves vendues dans l'UE pour atteindre 140 g CO₂/km d'ici 2008/09⁽¹¹⁾.

Le 6^e rapport, qui porte sur l'année 2004, montre que, sur la base des données officielles transmises par les Etats membres, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des VP neuves était de 161 g/km pour l'ACEA (en baisse de 13% par rapport à celle de 1995), de 170 g/km (-13,3%) pour la JAMA et 168 g/km (-14,7%) pour la KAMA. Selon le rapport, bien qu'un léger progrès soit à constater pour l'ACEA et la JAMA, leurs dernières performances sont inférieures aux réductions annuelles réalisées pendant les premières années de leurs engagements. Quant à la KAMA, des progrès importants ont été enregistrés en 2004.

En conclusion, le rapport souligne que des efforts supplémentaires doivent être consentis pour atteindre l'objectif final de 140 g/km car les taux moyens annuels de réduction des trois organismes sont insuffisants. Pour les années qui restent d'ici à 2008/09, ces taux devraient être de 3,3% pour l'ACEA, de 3,5% pour la JAMA et de 3,3% pour la KAMA. Selon la Commission, l'objectif de 140 g/km est réalisable. Pour la première fois, elle indique clairement dans ses conclusions qu'elle envisage de recourir à la voie législative pour faire réaliser les réductions supplémentaires nécessaires. Cette option est étudiée dans le cadre du réexamen de la stratégie UE en cours et d'ici fin 2006, la Commission compte présenter au Parlement européen et au Conseil une communication sur la stratégie révisée.

A noter enfin que le 13 septembre 2006, le quotidien britannique *The Times* a publié une lettre au Président de la Commission, José Manuel Barroso, et signée par neuf anciens Ministres de l'Environnement, dont Corinne Lepage. Ces derniers, qui en 1996, ont fixé un objectif global de l'UE en matière d'émissions spécifiques des VP neuves (120 g/km d'ici 2010 au plus tard) exhortent M. Barroso à faire le nécessaire pour que les constructeurs automobiles respectent cet objectif d'ici 2010. A cette fin, l'UE devrait adopter des normes "sérieuses et juridiquement contraignantes".

⁽¹⁰⁾ COM(2006) 463 final. ⁽¹¹⁾ Voir ED n° 156 p.I.297.

=> europa.eu.int/comm/environnement/co2/co2_monitoring.htm

=> www.transporthenvironment.org (rubrique "News").

TAXATION DES VOITURES : Vote du PE

Le Parlement européen (PE), réuni en séance plénière le 5 septembre 2006, a approuvé, en 1^{ère} lecture, le rapport établi par Karin Riis-Jorgensen sur la proposition de directive sur la taxation des voitures particulières⁽¹²⁾. Le PE préconise notamment de renforcer le texte, en établissant un lien entre le niveau des taxes annuelles de circulation, la consommation de carburant et le niveau des émissions des véhicules. Puisqu'il s'agit d'un texte relevant de la fiscalité, le PE n'intervient que dans le cadre de la procédure de consultation, la décision finale revenant au Conseil qui doit adopter le texte définitif à l'unanimité.

⁽¹²⁾ Voir ED n° 156 p.I.245.

=> www.europarl.europa.eu (rubr. "Activités" > "Travaux parlementaires" > "Textes adoptés". Voir 5/9/06).

Nous vous signalons

- **Nouvel inventaire européen des émissions diffuses** : le 18 septembre 2006, la Commission européenne a mis en ligne le premier inventaire européen consolidé des **émissions d'origine non industrielle dans l'air** et dans l'eau provenant de sources diffuses **dans huit secteurs** : transports (routier, maritime, fluvial, aérien, ferroviaire), combustion dans le secteur résidentiel, activités militaires, distribution de gaz naturel, utilisation des solvants, pose de toitures, asphaltage, agriculture. La plupart des données concernent l'année 2003. C'est la 1^{ère} fois que des données d'émission, jusque-là dispersées dans plusieurs rubriques des inventaires existants, sont rassemblées en un inventaire unique couvrant les sources non industrielles. La compilation de ce nouvel outil constitue une étape clé de l'élaboration d'un registre européen des rejets et transferts de polluants (**PRTR européen**⁽¹³⁾). Celui-ci, qui doit être publié pour la 1^{ère} fois à l'automne 2009 sur la base des données 2007, remplacera le registre européen des émissions de polluants (EPER), lancé le 23 février 2004⁽¹⁴⁾.

⁽¹³⁾ Voir ED n°158 p.I.119. ⁽¹⁴⁾ Voir CDL n°67 p.1 et ED n°153 p.II.5.

www.bipro.de/_prtr/index.htm

- **Réexamen de la directive biocarburants** : le 25 août 2006, la Commission européenne a publié en ligne une synthèse des résultats de la **consultation publique** menée cet été dans le cadre de l'élaboration du rapport sur la mise en œuvre de la directive 2003/30/CE⁽¹⁵⁾ qu'elle doit présenter avant fin 2006, en vue de l'éventuelle **révision** du texte. Ce rapport abordera notamment l'option de fixation d'**objectifs nationaux contraignants** pour la part des biocarburants dans les ventes de carburants dans les Etats membres. Parmi les 142 réponses reçues, plusieurs préconisent la fixation d'objectifs contraignants et la prise en compte de critères de durabilité dans la production de biocarburants. ⁽¹⁵⁾ Voir ED n°147 p.I.161.

ec.europa.eu/energy/res/legislation/biofuels_consultation_en.htm

- **Changement climatique** : le 5 septembre 2006, la Commission européenne a lancé la **2^e phase de la campagne de sensibilisation**⁽¹⁶⁾, ciblée sur les **écoles**, en mettant à la disposition des enseignants et élèves de l'ensemble de l'UE toute une **panoplie d'outils et de matériels d'information**. La campagne s'appuiera sur des messages publicitaires diffusés par la télévision, dans la presse et sur Internet. ⁽¹⁶⁾ Voir CDL n° 93 p.4.

www.climatechange.eu.com

Calendrier des conférences

9 octobre 2006, Paris 12^e (MINEFI)

Défi climat pour la France : le Facteur 4. Horizon 2050 : quelles clés pour s'engager collectivement sur un chemin de croissance résolument plus sobre en carbone?

Colloque international organisé dans le cadre des travaux du Groupe Facteur 4

www.industrie.gouv.fr/energie

16-17 octobre 2006, Bruxelles (Belgique)

2^e conférence annuelle sur la politique énergétique de l'UE

www.epsilonevents.com (rubrique "Current events")

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 850€ par an.