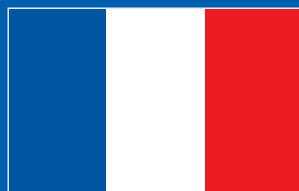


MEMORANDUM du BEE
à la
PRÉSIDENTE FRANÇAISE DE L'UE



JUILLET 2008

Bureau Européen de l'environnement



NUMERO DE PUBLICATION BEE: 2008/005

Le Bureau Européen de l'environnement (BEE)

Le BEE est une fédération de plus que 145 organisations environnementales de citoyens en Europe situées dans tous les Etats membres de l'Union européenne et dans la plupart des pays candidats à l'adhésion, ainsi que dans quelques pays voisins. Ces organisations fonctionnent au niveau local et national, européen et international. L'objectif du BEE est de protéger et d'améliorer l'environnement en Europe et de permettre aux citoyens européens de contribuer à atteindre cet objectif.

Les bureaux du BEE ont été établis à Bruxelles en 1974 pour permettre à ses membres de suivre la politique environnementale de l'UE et d'y réagir. Le BEE possède un service d'information, organise onze groupes de travail constitués d'organisations membres, élabore des prises de positions sur des sujets qui sont, ou devraient être, à l'ordre du jour politique de l'UE, et il représente ses membres dans les débats avec la Commission, le Parlement européen et le Conseil. Il coordonne des activités orientées vers l'UE avec ses membres au niveau national, et suit également avec attention le processus d'élargissement de l'UE ainsi que certains sujets à portée pan-européenne.

Editeur responsable: John Hontelez

Bureau Européen de l'environnement (BEE)

Boulevard de Waterloo 34 | B-1000 Bruxelles | Belgique

Tél.: +32 2 289 1090 | **Fax:** +32 2 289 1099

E-mail: eeb@eeb.org

Site web: www.eeb.org

AN INTERNATIONAL NON-PROFIT ASSOCIATION
ASSOCIATION INTERNATIONALE SANS BUT LUCRATIF

Le BEE remercie la Commission européenne et le Ministère français de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire pour leur soutien financier.

Imprimé sur papier recyclé à 100% et blanchi sans chlore.

Table des Matières

INTRODUCTION	2
10 tests pour la Présidence française de l'Union européenne	4
1. CONSEIL AGRICULTURE	8
1.1. Propositions de réforme de la Pac	8
1.2. Législation européenne sur la coexistence entre cultures génétiquement modifiées et cultures conventionnelles et biologiques.....	9
1.3. Contamination génétique des semences	10
1.4. Contamination génétique des aliments pour animaux	11
2. CONSEIL ENERGIE	13
2.1. Politique de l'UE sur les énergies renouvelables.....	13
2.2. Rendre les marchés publics plus écologiques pour les véhicules de transport	14
2.3 Réexamen de la directive sur la taxation de l'énergie	15
3. CONSEIL TRANSPORT.....	18
3.1. Eurovignette	18
4. CONSEIL ENVIRONNEMENT.....	20
4.1. Agenda climat de l'UE pour l'après 2012	20
4.2. Piégeage et stockage du dioxyde de carbone	22
4.3. Production et consommation durables	23
4.4. Réexamen de la directive PRIP	25
4.5. Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des substances chimiques.....	27
4.6. Climat et transport routier	28
4.6.2. Directive sur la qualité du carburant.....	29
4.7. Qualité de l'air.....	30
4.7.1. EURO VI – Règlement sur les émissions des bus et des véhicules routiers utilitaires lourds.....	31
4.7.2. Emissions des navires dans l'Organisation maritime internationale (OMI)	31
4.7.3. Plafonds d'émission nationaux	33
4.8. Efficacité des carburants et pneus silencieux.....	34
4.9. Biodiversité.....	35
4.10. Offre, demande et émissions de mercure	36
4.11. Directive cadre sur la protection des sols	37
4.12. Relancer la directive sur l'accès à la justice.....	38
4.13. Réexamen de la procédure d'autorisation pour les ogm.....	40

INTRODUCTION

La présidence française suscite de grands espoirs au sein du mouvement écologique, et ce dans toute l'Union européenne. Le nouveau gouvernement a lancé à l'été 2007 un débat unique en son genre avec les parties prenantes, aboutissant à l'ambitieux « Grenelle de l'environnement ». Non seulement est-il intéressant sur le fond, mais il l'est peut-être encore plus du fait qu'il reflète un consensus entre le gouvernement, les ONG environnementales, les syndicats, les organisations patronales et les consommateurs. Il ne s'agit pas d'ailleurs d'un événement isolé, car il s'en suit une législation à mettre en œuvre et des groupes de travail pour poursuivre la réflexion sur certains sujets.

Le programme du Grenelle reflète des priorités à la fois locales/nationales et mondiales. Il garantit le fait que la France jouera un rôle constructif en vue d'un accord précoce sur la question de l'énergie/du climat ; à ce sujet, la Commission a rendu public un ensemble de dispositions en janvier dernier dont l'adoption déterminera dans une large mesure la crédibilité de l'UE à l'échelle des négociations mondiales qui s'annoncent sur un accord pour l'après-Kyoto visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Grenelle donne également à la France une meilleure crédibilité comme chef de file en ce qui concerne le second grand défi auquel l'UE doit faire face : enrayer le déclin de la biodiversité d'ici 2010. Ce n'est pas seulement dû à des plans concrets de créer des couloirs bleus et verts, mais cette stature provient également de sa détermination à s'attaquer au problème de la multiplication des autoroutes et de l'expansion urbaine, ainsi qu'à accroître l'agriculture biologique. Et en ce qui concerne l'efficacité énergétique, le Grenelle a des projets ambitieux pour garantir que d'ici 2020, les nouveaux bâtiments produiront au moins autant d'énergie que leurs habitants/utilisateurs n'en consomment.

Pourtant, au cours de ces derniers mois, nous avons également pu observer que la France ne s'est pas muée du jour au lendemain en un chef de file intransigeant de la modernisation écologique. Elle a surpris tout le monde en rejoignant en décembre dernier les opposants à la directive relative à la protection des sols, leur donnant ainsi suffisamment de poids pour pouvoir bloquer effectivement la directive. Cinq pays ont bloqué une directive que 22 Etats membres désirent, parmi lesquels nombreux sont ceux qui en ont besoin pour avancer sur la question de la protection de ce qui devient l'une de nos ressources les plus rares : des terres fertiles avec une bonne gestion de l'eau. Cette situation étant le résultat d'un pacte politique passé avec l'Allemagne plutôt que réellement motivée par un ordre du jour domestique, la France s'est entre-temps engagée à rouvrir la discussion, mais ses propositions initiales affaiblissent de manière inacceptable la directive.

La France a également surpris, cette-fois-ci suite à une entente au grand jour avec l'Allemagne, en acceptant d'affaiblir les propositions de la directive sur les émissions de CO₂ des voitures. Les fabricants automobiles français n'ont pas autant besoin de ces affaiblissements que leurs homologues allemands, il est donc incompréhensible de ce point de vue que cela soit arrivé. Plus grave encore, une directive qui conduirait à des innovations rapides est compromise notamment aussi parce que les pénalités ne font pas suffisamment mal pour contraindre au changement.

Sur le plan national, les ONG environnementales s'inquiètent de ce que le consensus autour du Grenelle n'a pourtant pas encore amené un gel des projets d'infrastructures pouvant causer des dégâts sur l'environnement.

Nous espérons véritablement que ces exemples ne seront pas suivis d'autres et qu'en particulier au cours des six prochains mois, la présidence française fera preuve du véritable esprit du Grenelle pour l'environnement, sans le trahir. Nous attendons avec impatience de voir son rôle non seulement pour le dispositif sur l'énergie et le climat, mais sans aucun doute également en ce qui concerne les décisions à prendre dans les domaines de l'agriculture, des biocarburants, des OGM. Dans ces domaines, une « nouvelle » France devrait voir le jour, rompant avec l'approche productiviste traditionnelle dont la France a fait preuve à l'échelle européenne par le passé. Le Grenelle a également montré que ce gouvernement tend à prendre au sérieux le rôle de la société civile. Il peut le prouver en débloquant les discussions sur la directive relative à l'accès à la justice, instrument essentiel pour permettre aux ONG environnementales de jouer un rôle constructif en faisant respecter le droit environnemental européen par les autorités publiques et les acteurs privés.

Enfin, en ce qui concerne nos modes de consommation qui sont, au final, le principal défi des sociétés modernes, nous espérons que la France jouera un rôle de véritable chef de file en introduisant une certaine vision dans un débat qui sera ouvert par la Commission sur une base plutôt peu ambitieuse, technique et bureaucratique.

Le Mémoire dont vous avez reçu une copie décrit les sujets pour lesquels le BEE souhaite voir des avancées au cours de la présidence française. Les questions les plus importantes sont présentées dans les « 10 Tests ». Ces derniers serviront également à mesurer la performance de l'Union européenne dans les six mois à venir. Tout en nous adressant directement à la Présidence, nous savons qu'une coopération est nécessaire entre la Commission, le Parlement européen et les autres états membres pour que des progrès soient possibles. Toutefois, les présidences peuvent réaliser des avancées en mobilisant leurs moyens politiques et techniques sur les dossiers appropriés.

Nous espérons que la Présidence française sera fructueuse.

John Hontelez, secrétaire general du Bureau européen de l'environnement
Georges Cingal, vice-président du Bureau européen de l'environnement

10 tests pour la Présidence française de l'Union européenne

1 – Travailler dans la perspective d'un futur énergétique propre et sans danger

- Obtenir un accord pour un partage des efforts parmi les Etats membres qui garantisse d'ici 2020 une production d'énergie sur la base d'un minimum de 20% de ressources renouvelables dans le respect de l'environnement.
- Accroître rapidement l'efficacité énergétique, laquelle doit être un élément essentiel de la politique énergétique de l'U.E. ainsi que pour les politiques concernant les productions et les constructions.
- Le Captage du CO2 et son Stockage doit être seulement envisagé si des exigences pour l'environnement, la sécurité et la responsabilité, sont déterminées sur la base d'études et de tests indépendants de l'U.E. donnant lieu à une loi européenne.

2 – Jouer un rôle de leader sur le climat, par exemple

- Pour obtenir un accord pour un partage des efforts parmi les Etats membres qui garantisse au moins une réduction des gaz à effet de serre de 30% pour l'U.E. par rapport à 1990 (année de référence), avec tous les Etats membres acceptant une répartition juste des efforts pour atteindre l'objectif commun.
- Pour obtenir un accord sur le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) qui garantisse des réductions des rejets grâce à un plafonnement global du sommet jusqu'à la base pour l'U.E. en appliquant à tous le système d'enchères et en n'accordant pas de crédits particuliers.
- Pour affecter tous les revenus des enchères mentionnées précédemment selon une répartition 50/50 d'une part pour financer les projets respectueux de l'environnement, et d'autre part pour soutenir les pays en voie de développement pour qu'ils maîtrisent leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) et s'adaptent au changement climatique.
- Pour travailler en vue d'un accord Post Kyoto contraignant qui garantisse que l'accroissement de température sera inférieur à 2°C (ne pas dépasser de 2°C la température préindustrielle).

3 – Empêcher que la production de biocarburants ne porte atteinte à l'environnement

- En abandonnant l'objectif de 10% pour les biocarburants tant qu'une production sûre socialement et environnementalement de ceux-ci ne peut pas être garantie.
- En incluant dans la directive sur la qualité des carburants et dans celle sur les énergies renouvelables
 - Une base de 60% de réduction des émissions de GES pour les biocarburants par rapport aux carburants fossiles ;
 - Des dispositions claires pour l'analyse de cycle de vie qui comprennent les nouvelles utilisations des sols et les autres impacts environnementaux et sociaux;
 - Des critères de durabilité prenant en compte les ressources en eaux, en sols, et en biodiversité, ainsi que les facteurs sociaux.

4 – Réduire les impacts environnementaux des transports routiers.

En ce qui concerne la directive sur les émissions de CO2 pour les véhicules de tourisme :

- Limiter les émissions moyennes de CO2 au kilomètre à 120 g/km et fixer un objectif de 80 g/km pour 2020.

- Repousser l'approche intégrée et l'incorporation de biocarburants, en focalisant l'attention sur les moyens techniques seulement pour atteindre ces objectifs.
- Refuser de faire des distinctions en fonction du poids des véhicules, et garantir qu'une différenciation corresponde à une obligation pour les véhicules gros émetteurs de réduire davantage, par exemple en se basant sur « l'empreinte écologique » du véhicule.
- Inclure des sanctions financières significatives pour les véhicules dont les émissions dépassent les 150 g/km.

En ce qui concerne la révision de l'Eurovignette

- Exiger pour l'Eurovignette révisée l'internalisation des coûts externes en ce qui concerne la pollution de l'air et le bruit, les impacts climatiques, les accidents et les bouchons routiers. Il faudra inclure l'utilisation de l'espace et les impacts sur la biodiversité et la santé là où c'est possible...

5 – Des politiques vertes pour l'agriculture de l'Union européenne

- Répondre à la crise alimentaire actuelle pour promouvoir des mesures visant la demande, en commençant par une révision de la politique de l'U.E. des biocarburants, plutôt que par un retour à des mesures d'aides à la production.
- Impliquer totalement le Conseil Environnement dans les décisions sur la proposition de la Commission dans le cadre du contrôle de la Santé de la PAC.
- Renforcer significativement les propositions de la Commission dans le domaine de la biodiversité, le changement climatique et la gestion de l'eau en :
 - accroissant les taux de modulation proposés
 - protégeant les prairies naturelles
 - introduisant une taille minimum pour les zones tampon le long des cours d'eau

6 – Production et consommation durables

- Sortir des limitations du Plan d'Action de la Commission et organiser un débat sur la façon pour l'U.E. peut produire des modèles de production et de consommation durable en identifiant le rôle des pouvoirs publics (au moyen de la législation, d'instruments financiers, de marchés publics verts), celui des entreprises et celui des consommateurs.
- Demander à la Commission de proposer d'ici juin 2009 des indicateurs pour mesurer l'efficacité relative à la consommation des ressources pour réduire celle-ci d'un Facteur 4 d'ici 2030 et d'un Facteur 10 d'ici 2050, en tant que stratégie globale pour accroître cette efficacité; les indicateurs devront être affinés pour les différents types de ressources.
- Demander à la Commission le développement de critères de durabilité pour les ressources naturelles, comme pour la Directive relative à la qualité des carburants, pour susciter une utilisation économe des ressources.
- Elargir la révision de l'Ecoconception pour la proposition de Directive relative aux produits consommateurs d'énergie au delà des « produits concernés par l'énergie », en particulier les produits de consommation courante qui ont des impacts environnementaux significatifs dans les domaines hors du champ de l'énergie.
- Renforcer la proposition pour la révision de la réglementation de l'Ecolabel européen, en lui assignant des objectifs clairs pour réduire les impacts sur l'environnement et la santé humaine.
- Insister sur la feuille de route des subventions néfastes pour l'environnement.

- Assurer l'adoption de mesures d'éco-conception ambitieuses pour l'éclairage, les chaudières, les chauffe-eau ainsi que sur les appareils électriques munis d'une veille au plus tard en décembre 2008.

7. Un cadre de travail cohérent pour le contrôle des pollutions industrielles

- Conserver l'intégrité de la refonte de la Directive IPPC : s'en tenir à la vision de la Commission en ce qui concerne des propositions de changements.
- Conserver les Valeurs Limites d'Emission dans les directives sectorielles en tant que filet de protection indispensable et garantir leur renforcement pour réfléchir les niveaux d'émission qui peuvent être atteints par la mise en application des Meilleures Techniques Disponibles (MTD)
- Assurer la transparence pour la mise en oeuvre en rendant accessible au public à n'importe quel moment les demandes de permis et les permis sur les sites web nationaux.
- Rendre obligatoire l'utilisation par les autorités locales compétentes des Documents de Référence des MTD (BREFs) pour les demandes d'autorisation de fonctionnement
- Etablir la révision des BREFs comme levier pour la révision des autorisations de fonctionnement afin de garantir une amélioration continue des performances environnementales.

8 – Poursuivre le travail sur la Directive Cadre Sols

Après l'échec du Conseil Environnement en décembre, il faut trouver un compromis parmi les Etats membres qui comprenne :

- Une approche commune d'identification des sites pollués et de réalisation des inventaires ;
- Une clarification, qui, en cas de superposition de la Directive avec des législations existantes, garantisse que les dispositions les plus contraignantes s'appliqueront ;
- Des principes réglementaires clairs qui établisse une hiérarchie de mesures qui donne la préférence à la prévention sur la dépollution ;
- Une analyse chimique obligatoire comme partie du rapport sur l'état du sol.

9 – Dans la perspective d'une Directive relative à l'accès à la justice

Relancer les négociations sur la Directive relative à l'accès à la justice, en suivant la proposition de la Commission et les amendements du Parlement, cette Directive devant être un outil permettant d'accroître la pression sur les pouvoirs publics et les acteurs privés pour qu'ils respectent et fassent respecter la législation environnementale.

10 – Réduction de l'utilisation du mercure sur la planète

Poursuivre le rôle pro-actif et positif de l'U.E. lors des travaux des parties concernées invitées par le PNUE (octobre 2008) pour développer des instruments légaux pour traiter le problème du mercure et parallèlement faire pression pour :

- une réduction de 70% des utilisations de mercure d'ici 2017.
- Interdire les utilisations de mercure dans les produits électroniques, les piles boutons, les thermomètres et d'autres matériels de mesures non électroniques.
- Supprimer graduellement la production de chlore basée sur l'utilisation de cellules au mercure et réhabiliter les sites qui assuraient cette production.
- Etablir une feuille de route pour un accroissement de l'utilisation de technologies sans mercure pour les petits chercheurs d'or, en prévoyant un accord avec les parties prenantes pour aboutir à un objectif de réduction de 50% d'ici 2017.

- Réduire l'offre de mercure en cessant la production primaire de mercure, cette production pouvant se poursuivre lorsque le mercure est un sous-produit obtenu lors de l'extraction d'autres métaux présents dans des minerais.
- Limiter les exportations de mercure à partir des pays développés.

Ressources nouvelles complémentaires pour ces activités dans les pays en voie de développement.

1. CONSEIL AGRICULTURE

1.1. Propositions de réforme de la Pac

Le 20 mai dernier, la Commission a rendu publiques ses propositions dans le cadre du "bilan de santé" de la PAC, après avoir reçu les opinions du Parlement européen et du Conseil et avoir mené une consultation publique sur la communication dans laquelle elle exposait ses propositions politiques. La première réaction du Conseil aux propositions pourtant déjà modestes de la communication est de mauvaise augure pour les chances de survie des propositions, une fois de plus, modestes des documents législatifs.

Le BEE s'inquiète de la conclusion que le gouvernement français tire de la hausse actuelle des prix des produits alimentaires et de la crise alimentaire qui en est la conséquence dans de nombreuses régions du monde, à savoir que l'Europe a désormais la responsabilité morale de nourrir le monde. Cette pression pour accroître la productivité pourrait conduire à une grave augmentation des impacts sur l'environnement, contribuant ainsi au réchauffement climatique, à la diminution de la biodiversité et aux problèmes liés à la gestion de l'eau. Elle portera atteinte aux propositions pourtant déjà faibles de la Commission visant à réduire ces pressions. De plus, l'augmentation des exportations européennes risque de ne pas être la bonne réponse à la pénurie alimentaire qui sévit dans d'autres régions du monde. Elle pourrait nuire davantage encore à la production locale et aux marchés locaux, comme cela a déjà été le cas par le passé.

Le BEE insiste également pour que, à la lumière des développements récents, la préférence ne soit plus accordée à la production de biocarburants sur les terres cultivables.

Bien que les propositions de la Commission pour le bilan de santé soient insuffisantes pour répondre aux défis qu'elle identifie dans sa communication, elles comportent quelques éléments de valeur qui nécessitent un minimum de soutien et de renfort de la part du Conseil.

Avant toute chose, la Commission laisse aux Etats membres d'importantes décisions relatives aux dépenses. Ceci augmente le risque que les subsides continuent à être accordés aux mêmes bénéficiaires, comme d'habitude, peu importe qu'ils dispensent ou non les bénéfices environnementaux que les subsides sont censés récompenser. Cette situation est particulièrement problématique en ce qui concerne la liberté d'agir dont disposeront les Etats membres pour adopter un système de paiements « plus uniformes » au lieu des paiements traditionnels et pour dépenser le nouvel article 68 (auparavant connu comme article 69) ou l'enveloppe nationale. Mais même dans les domaines où la Commission a de plus grands moyens de diriger, comme pour les dépenses relatives au financement du développement rural, la proposition de la Commission pour la modulation s'élève à un transfert global de moins de 5 milliards d'euros du "pilier 1" vers le "pilier 2" (développement rural), au lieu de 7,4 milliards d'euros comme elle l'avait proposé dans son livre vert l'an dernier. Ceci ne sera pas suffisant pour affronter les futurs défis qu'elle a identifiés.

Le seul élément positif de la proposition de la Commission est qu'elle répond à deux défaillances importantes du système actuel de conditionnalité en imposant de manière explicite la protection d'éléments du paysage tels que les haies et les fossés, et en introduisant l'obligation de gérer les zones tampons le long des cours d'eau de manière à réduire la pollution de l'eau (bien qu'elle ne fixe pas de taille minimale pour ces zones). Mais elle échoue sur d'autres problèmes majeurs tels que la prévention du labourage des prairies permanentes, une mesure pourtant cruciale pour préserver la biodiversité et éviter l'accélération du réchauffement climatique. Tout en soulignant l'importance de la gestion de l'eau, elle ne propose pas de mesures efficaces en vue de répondre à une utilisation non durable de l'eau, y compris en ce qui concerne le prélèvement illégal d'eau qui conduit à l'effondrement hydrologique dans nombre de régions méditerranéennes.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Répondre à la crise alimentaire actuelle en favorisant des mesures exigeantes, et en commençant par la révision de la politique de l'UE sur les biocarburants, plutôt que de retourner vers des mesures de soutien de la production.
- Faire pleinement participer le Conseil Environnement dans le débat sur la future politique agricole de l'UE.
- Renforcer de manière significative les faibles propositions de la Commission dans le domaine de la protection de la biodiversité, du réchauffement climatique et de la gestion de l'eau en
 - Augmentant les taux de modulation proposés
 - Protégeant les prairies
 - Introduisant une taille minimale pour les zones tampons le long des cours d'eau.

1.2. Législation européenne sur la coexistence entre cultures génétiquement modifiées et cultures conventionnelles et biologiques

Un élément de législation de grande importance fait encore défaut à l'échelle de l'UE pour garantir à la fois aux consommateurs et aux agriculteurs un choix qui se fasse véritablement en toute connaissance de cause : une réglementation européenne sur la coexistence qui empêche efficacement la contamination génétique des productions conventionnelles et biologiques en Europe. Sans législation européenne claire et cohérente sur la coexistence, la contamination génétique deviendra bientôt un fait accompli dans l'agriculture européenne, privant ainsi les consommateurs européens du droit de choisir. Elle sonnera également le glas de l'agriculture biologique telle que nous la connaissons.

La Commission a reporté une révision, initialement prévue pour le printemps 2008 et destinée au Conseil et au Parlement européen, sur les progrès réalisés en ce qui concerne la mise en œuvre de mesures nationales sur la coexistence de cultures OGM avec l'agriculture conventionnelle et biologique, liées aux lignes directrices de la Commission adoptées avec la recommandation 2003/556/EC.

La mise en œuvre des lignes directrices de la Commission s'est jusqu'à présent révélée un échec dans toute l'UE en raison de la difficulté pratique évidente à cultiver des OGM sans contaminer des cultures traditionnelles et biologiques. En réponse, des milliers

d'autorités locales et régionales de l'Union demandent également l'exclusion des cultures génétiquement modifiées sur leur territoire, afin de protéger l'économie, la culture, l'environnement et la santé des habitants à l'échelle locale.

Dans ce contexte, la seule solution viable est un règlement de l'UE qui reconnaisse le droit démocratique des autorités locales et régionales à décider si des cultures génétiquement modifiées peuvent être cultivées sur leur propre territoire. Une telle approche est soutenue par la résolution du Parlement européen adoptée en décembre 2003, dans laquelle il :

- demande que soient introduites sans délai une réglementation uniforme et contraignante relative à la coexistence de cultures génétiquement modifiées d'une part, et de cultures conventionnelles non génétiquement modifiées, d'autre part.
- est de l'avis que la coexistence dans la Communauté doit donner aux Etats membres le droit d'interdire complètement la culture d'OGM dans des zones géographiques délimitées afin de préserver la coexistence.

Le BEE appelle donc la présidence française à travailler pour la mise en place de dispositions communautaires uniformes et contraignantes donnant aux Etats membres le droit d'établir des zones sans OGM à l'échelle locale et régionale.

1.3. Contamination génétique des semences

Le Conseil Environnement du 5 juin 2008 a confirmé la nécessité de définir des seuils pour l'étiquetage des semences d'OGM sur le plan européen.

Le Conseil – dans les conclusions sur la coexistence adoptées le 22 mai 2006 – a invité la Commission « à présenter dès que possible des seuils communautaires d'étiquetage des semences, qui devraient être fixés d'une manière telle qu'il soit dans tous les cas possible, au bout de la chaîne de production alimentaire, de respecter les seuils d'étiquetage du produit final. Il convient que le niveau de ces seuils permette le libre choix à tous les stades de la chaîne de production alimentaire, et qu'ils n'entraînent pas de charge disproportionnée pour un groupe quelconque d'opérateurs. »

La pureté des semences est le seul facteur important qui puisse déterminer si la coexistence – entre les produits conventionnels / biologiques et les produits génétiquement modifiés – et la liberté de choix des agriculteurs comme des consommateurs sont possibles ou non. Les semences sont à la base de la chaîne de production alimentaire. La valeur décidée pour ces seuils est la mesure cruciale qui déterminera la faisabilité, la complexité et les coûts des mesures de coexistence plus en aval de la chaîne de production.

La Commission travaille sur une décision « établissant des seuils minimaux de traces accidentelles ou techniquement inévitables de semences génétiquement modifiées dans d'autres produits », laquelle prévoit des seuils jusqu'à hauteur de 0,5% (voir aussi le questionnaire pour la consultation en ligne des parties prenantes). Cette approche n'offre aucune garantie quant à savoir si les agriculteurs et l'industrie agroalimentaire seront en mesure de proposer des produits non OGM et, quoi qu'il en soit, cela créera des coûts supplémentaires importants pour tous les opérateurs économiques en aval de la chaîne de production. En réalité, elle réduit les dernières « marges de sécurité » à un

taux situé entre 0,1% et 0,9% pour les agriculteurs, les entreprises de transformation et les détaillants et déplace ainsi la charge des coûts et des risques vers d'autres entreprises et d'autres marchés que ceux introduisant et demandant des OGM. La quantité de semences utilisées s'élève généralement à moins de 1% de la quantité de produit obtenu à partir d'elles. Il semble évident que le contrôle de la contamination à la source engendrera des coûts bien moins élevés – et de loin – que ceux occasionnés par le contrôle de quantités importantes et variées de produits ; notamment car les semences commerciales constituent déjà un produit hautement contrôlé et que les producteurs de semences devront dans tous les cas tester la présence d'OGM. Ainsi, quand bien même le coût des semences doublerait, leur importance serait néanmoins minimale par rapport au coût global du produit final.

De plus, en minimisant le marché des produits non génétiquement modifiés, la contamination génétique des produits conventionnels et biologiques détruira les entreprises et menacera les emplois dans le secteur agricole, lequel a déjà trop souffert par le passé de scandales agroalimentaires pour risquer d'aller à l'encontre de la confiance des consommateurs. Dans une perspective purement économique, il semble que les coûts et les risques engendrés par la production d'OGM soient arbitrairement reportés sur les agriculteurs, les entreprises de transformation et les détaillants au bénéfice de l'industrie des semences.

Le BEE appelle donc la présidence française à travailler en vue de normes strictes de pureté en ce qui concerne la contamination OGM des semences, normes établies d'un point de vue légal et technique à la limite fiable de détection de 0,1% comme le Parlement européen l'avait également proposé dans son rapport d'initiative sur la coexistence.

1.4. Contamination génétique des aliments pour animaux

La Commission travaille sur une proposition concernant l'introduction d'un seuil de contamination également pour les OGM non autorisés dans l'alimentation animale, sous la pression croissante des producteurs d'aliments pour animaux qui avertissent que les conséquences de la « tolérance zéro » de l'Europe pour les OGM non autorisés pourrait être catastrophique pour leur secteur. La proposition suit un rapport de la DG Agriculture sur le possible impact du régime de l'UE concernant les OGM sur la disponibilité et le prix des aliments pour animaux.

Le moment choisi pour la proposition coïncide avec un fort intérêt médiatique et politique pour la hausse des prix de l'alimentation (humaine et animale) dans le monde entier.

Il n'est pas prouvé que l'affaiblissement du régime concernant les OGM en Europe puisse apporter une réponse à ce problème. Les prix ont augmenté dans le monde entier – même aux Etats-Unis qui a pourtant le système d'agrément d'OGM le plus permissif.

L'UE, l'un des plus grands blocs commerciaux, a du poids sur la scène internationale et peut aider à déterminer ce que les pays exportateurs cultivent, et notamment s'ils doivent se lancer dans de nouveaux OGM. L'Argentine et le Brésil font en effet preuve de prudence lors de l'agrément de nouvelles cultures génétiquement modifiées qui pourraient porter atteinte à leurs exportations vers l'UE et nous encourageons vivement

le Conseil et la Commission à inciter les pays producteurs à cultiver des aliments pour animaux qui correspondent à ce que les consommateurs veulent manger.

En moyenne, plus de la moitié du public européen s'oppose à l'utilisation d'OGM et de nombreux pays de l'UE ont en réalité des inquiétudes plus grandes, qui vont jusqu'à atteindre le seuil des 70 à 80%.

Le BEE appelle donc la présidence française à :

- travailler au niveau de l'UE pour développer des cultures protéagineuses en Europe en vue de devenir moins dépendant des importations d'aliments pour animaux, ce qui serait la solution pour obtenir des produits pour animaux véritablement sans OGM, et être ainsi en adéquation avec le souhait de la majorité des consommateurs ; et
- s'assurer que l'UE résiste aux pressions visant à affaiblir sa législation sur les OGM et encourager et défendre à la place des normes sanitaires et de sécurité élevées pour les consommateurs, les animaux et l'environnement dans le monde.

2. CONSEIL ENERGIE

2.1. Politique de l'UE sur les énergies renouvelables

La proposition législative sur les énergies renouvelables que la Commission a publiée le 23 janvier 2008 est dans l'ensemble acceptable pour le BEE, à l'exception de l'objectif spécifique relatif aux biocarburants et de la nature des critères de durabilité proposés.

Au cours des mois qui viennent de s'écouler, toute une série d'études et de rapports scientifiques ont été publiés, mettant en doute le bien-fondé de fixer un objectif de 10% de biocarburants. Le dernier de cette série, le « rapport Gallagher », a été commandé par la secrétaire d'Etat aux transports du Royaume-Uni Ruth Kelly et est paru en juin ; il conclut que l'empressement à développer des biocarburants a joué un rôle « significatif » dans la hausse substantielle des prix alimentaires mondiaux, augmentant ainsi de 100 millions le nombre d'individus n'ayant pas suffisamment à manger.

Cependant, bien que les biocarburants de seconde génération, ou biocarburants provenant des flux de déchets de l'agriculture et de la sylviculture, soient actuellement de plus en plus perçus comme une meilleure alternative (rapport Gallagher), ils ont également des défauts et des conséquences non négligeables et ne devraient pas être utilisés comme excuse pour ne pas faire marche arrière quant à l'objectif sur les biocarburants. Avant toute chose, les « flux de déchets » de la sylviculture et de l'agriculture ont des fonctions écologiques plutôt importantes à l'intérieur des systèmes sylvicoles et agricoles car ils ramènent des éléments fertilisants dans ces systèmes, de même qu'ils améliorent de manière générale la qualité et la structure des sols. Et même les éléments d'un flux de déchets qui pourraient être prélevés de façon durable peuvent dans bien des cas être utilisés bien plus efficacement dans un but matériel ou, s'il s'agit d'énergie, dans une centrale électrique stationnaire. Enfin, la compétition entre les biocarburants de seconde génération et la production agroalimentaire subsistera, quoique indirectement, pour les ressources de production telles que l'eau, le sol et l'espace. Ceci signifie que même dans le cas des flux de déchets, les quantités de ressources disponibles pour une production de biocarburants respectueuse de l'environnement seront limitées. Afin de garantir que ces quantités limitées de biocarburants qui pourraient être produites de manière durable soient effectivement durables, il est nécessaire de développer des critères plus stricts que ceux proposés par la Commission dans sa directive sur les sources d'énergie renouvelables ou que les résultats préliminaires du groupe de travail ad hoc constitué de fonctionnaires travaillant pour le Conseil des ministres.

Le BEE appelle donc le Conseil Environnement à:

- Parvenir à un accord entre les Etats membres qui se répartissent les efforts, afin de garantir d'ici 2020 une production énergétique basée sur un minimum de 20% de ressources renouvelables et respectueuses de l'environnement.
- Abandonner l'objectif de 10% pour les biocarburants tant qu'une production sûre environnementalement et socialement ne peut pas être garantie

- Adopter des critères stricts de développement durable pour garantir que les biocarburants produits aujourd'hui soient véritablement durables. Ils devraient des objectifs intermédiaires contraignants comprendre :
 - Un seuil élevé d'économie de GES d'au moins 60%.
 - Des normes claires pour l'évaluation du cycle de vie et durabilité qui devraient prendre en compte les impacts des changements indirects d'usage des terrains pour toutes les utilisations énergétiques de biomasse et de Biocarburants
 - L'abandon d'échanges possibles de crédits d'énergies renouvelables entre compagnies et de l'accord sur le mécanisme de flexibilité entre Etats membres qui ne compromette pas les politiques nationales fructueuses de soutien aux énergies renouvelables.
 - Aucune faille qui pourrait saper l'objectif de 20% pour les énergies renouvelables au sein de l'UE d'ici 2020.
 - Procédure administrative simple pour les énergies renouvelables
 - Des conditions d'accès favorable pour les énergies renouvelables au réseau électrique, ainsi qu'au réseau de gaz et aux réseaux urbains de chaleur

2.2. Rendre les marchés publics plus écologiques pour les véhicules de transport

Le 19 décembre 2007, la Commission a proposé une méthodologie obligatoire pour calculer les coûts de tels véhicules sur leur durée de vie, en prenant en compte non seulement la consommation de carburant mais aussi les coûts habituellement non internalisés des émissions de CO2 et de polluants. L'approche obligatoire vers cette méthodologie assurerait une sécurité juridique pour l'approvisionnement en véhicules propres et sobres énergétiquement ; elle apporterait aussi les incitations nécessaires pour stimuler offres et demandes. Celle-ci apporterait sa contribution à l'efficacité énergétique dans les transports en réduisant la consommation de carburant ; parallèlement la qualité de l'air se trouverait améliorée avec la réduction des émissions de polluants. Il est également important d'arriver à respecter les exigences des Directives relatives à la qualité de l'air (Directive 96/62/EC sur la qualité de l'air et la Directive 1999/30/EC sur les valeurs limites des polluants dans l'air ambiant), ainsi que les objectifs de l'UE pour le climat et l'énergie.

Le Parlement européen est sur le point de la soumettre en première lecture. Le Conseil est parvenu à une approche générale sur le projet de directive, comportant plusieurs changements proposés.

Le BEE accueille favorablement cette proposition et demande à la présidence de la prendre au sérieux, car elle constitue une étape pour que les autorités, quel que soit leur niveau, rendent les marchés publics plus écologiques et pour que des entités privées remplissent des missions publiques, ce qui pourrait augmenter de façon considérable des technologies, des biens et des services respectueux de l'environnement.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Soutenir la proposition de la Commission visant à appliquer obligatoirement les coûts opérationnels sur toute la durée de vie en ce qui concerne la consommation énergétique, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants pour les véhicules de transport routier comme critère pour remporter la commande ou l'achat de véhicules de transport publics dans l'UE.
- Insister pour que les critères des coûts opérationnels sur toute la durée de vie en ce qui concerne la consommation énergétique, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants pour les véhicules de transport routier entrent déjà en vigueur au 1^{er} janvier 2010.
- Demander l'introduction d'un objectif annuel de 70% pour la commande de véhicules propres et à faible consommation de carburant par des autorités locales, régionales et nationales.

2.3 Réexamen de la directive sur la taxation de l'énergie

Le BEE accueille favorablement la proposition de réexamen de la directive sur la taxation de l'énergie exposé en mars 2007 par la Commission dans son livre vert sur l'utilisation des instruments fondés sur le marché à des fins de politique environnementale et énergétique, lequel se penche sur la révision des niveaux minimaux de taxation dans l'UE. La Commission devrait publier ce réexamen au cours de la présidence française.

La directive de 2003, adoptée après six ans de négociations, fixe des taux minimum d'imposition pour les carburants, le chauffage, les combustibles solides et l'électricité. Les Etats membres ne doivent pas appliquer des taux d'imposition inférieurs aux taux minimum fixés par la directive. Cependant, la directive se révèle plutôt faible par rapport à la proposition initiale faite par la Commission européenne en 1997. Les taux minimaux d'imposition sont bas, de nombreuses exemptions peuvent être appliquées pour des foyers et des industries énergivores et il y a trop de périodes de transition pour mettre un terme à des réductions d'impôts existant au préalable. Ce résultat est un exemple de l'inconvénient que pose le vote à l'unanimité sur des questions relatives à la fiscalité, ce qui est encore en application, même avec le nouveau Traité.

Le livre vert de 2007 suggère de séparer les niveaux minimum de taxation dans toute la Communauté en deux ensembles : les éléments environnementaux et les éléments énergétiques, lesquels seraient par la suite reflétés à l'échelle nationale sous forme de taxes ciblées sur les émissions. Ceci impliquerait d'introduire une taxe sur le contenu énergétique de tous les combustibles ainsi qu'une taxe environnementale différenciée qui ferait la différence entre les émissions de gaz à effet de serre et les émissions d'autres gaz. La Commission estime qu'une telle différenciation fiscale encouragerait à la fois les économies d'énergie et le recours à des sources d'énergie respectueuses de l'environnement, en particulier les énergies renouvelables. D'après la Commission, d'autres éléments devraient être pris en compte, par exemple la différenciation fiscale selon le type d'usage. Les conséquences d'un tel système sur le recours à l'énergie nucléaire nécessitent un examen plus approfondi. Le BEE s'oppose à toute avancée en matière d'énergie nucléaire, que ce soit sous le prétexte de réduire le réchauffement climatique ou sous un autre prétexte.

Le livre vert comprend également des suggestions concernant le réexamen du système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE). Il faut s'assurer que les impacts sur l'environnement de secteurs n'entrant pas dans le cadre du SCEQE, tels que l'aviation et les petites installations, soient couverts par la directive sur la taxation de l'énergie. Le document suggère également avec précaution d'exclure du cadre de la directive sur la taxation de l'énergie des secteurs déjà couverts par le SCEQE, sous-entendant que leurs impacts environnementaux sont déjà traités par le SCEQE. Le BEE remet en question cette approche et conseille un examen plus approfondi, notamment à la lumière des conclusions de la première période d'essai de la SCEQE (comme l'allocation gratuite de crédits de carbone) et son réexamen actuel.

En réalité, tandis que les objectifs des deux instruments – SCEQE et taxation de l'énergie – se recoupent, ils sont également différents. Le SCEQE vise uniquement à obtenir une réduction d'un point de vue économique des émissions de CO₂ tandis que la taxation de l'énergie a également les objectifs suivants :

Financement général du budget

Protection des ressources et augmentation du rendement

Incitations à l'innovation

Internalisation des coûts externes causés par des émissions d'autres gaz que les gaz à effet de serre

Accroissement des emplois au moyen d'une réduction des contributions de la sécurité sociale

De plus, ces recouvrements ne sont pas nécessairement des doubles fardeaux. Ces derniers sont justifiés tant qu'ils demeurent inférieurs aux coûts environnementaux externes.

Le BEE souligne que le réexamen de la directive sur la taxation de l'énergie devrait être envisagé comme une occasion de participer à atteindre les nombreux objectifs et engagements de l'UE tels que les objectifs climatiques et énergétiques de la stratégie sur le développement durable de l'UE et à promouvoir un développement économique propre et éco-innovant dans la droite ligne de ces objectifs.

Le BEE appelle donc la présidence à :

Faire preuve de leadership politique en prenant des mesures ambitieuses sur le plan national tout en poussant la Commission européenne et les autres Etats membres, suivant ainsi l'annonce faite par M. le président Sarkozy d'une taxe sur le carbone et d'un ajustement fiscal de douane comme instruments appropriés à l'atténuation du changement climatique et des impacts commerciaux injustes.

Garantir que les taux minimaux actuels d'imposition relatifs à l'énergie ne seront pas réduits davantage, mais qu'ils seront véritablement renforcés, dans la droite ligne des objectifs climatiques et énergétiques de l'UE et de la dévaluation de l'inflation des réelles incitations des taux d'imposition nominaux. Dans ce but, la fonction de financement des taxes sur l'énergie devrait également être reflétée en maintenant les taux d'imposition sur l'énergie au moins au niveau actuel (y compris des corrections de l'inflation) et en proposant la dimension environnementale par-dessus le marché.

Garantir que des objectifs supplémentaires, tels que ceux contribuant pleinement au financement d'infrastructures et à l'internalisation des coûts externes, se reflètent notamment dans les taux du secteur des transports.

Demander que la Commission garantisse que toute consommation d'énergie soit régulée par la directive sur la taxation de l'énergie (étant données les raisons données ci-dessus d'objectifs partiellement différents) – de telle sorte que rien ne soit oublié.

Demander à la Commission de garantir un SCEQE ciblé et ambitieux à partir de 2013 avec 100% d'enchères ou alors d'inclure les secteurs du SCEQE dans la taxation énergétique et environnementale, ce qui implique de supprimer la plupart des exemptions remplissant actuellement les conditions.

Promouvoir le développement, l'introduction et la reprise par le marché d'énergies renouvelables qui soient durables d'un point de vue environnemental. Garantir que les énergies renouvelables (à l'exception des biocarburants contestables d'un point de vue social et environnemental) puissent être exemptes de l'élément proposé de taxe environnementale minimale. Cependant, afin de promouvoir les économies d'énergie et l'efficacité énergétique, de telles énergies renouvelables ne doivent pas être exclues de la taxation de l'énergie.

Garantir que l'énergie nucléaire ne fait pas l'objet d'un traitement préférentiel, en particulier en raison de ses éventuels dangers et des déchets qu'elle laisse derrière elle. En particulier, introduire une taxe sur l'uranium et garantir l'application stricte des critères de responsabilité pour la gestion à long terme de ses déchets.

Promouvoir un accord sur un processus politique pour une réforme fiscale environnementale dans toute l'UE puisque les distorsions sont minimisées, tout en finançant des instruments efficaces qui aident ceux qui ne peuvent pas se les permettre à installer une isolation et des énergies renouvelables. Tous les Etats membres devraient être obligés de déplacer la charge des taxes sur le travail vers des taxes sur l'énergie, les ressources naturelles et l'environnement. L'objectif devrait être une augmentation moyenne dans l'UE d'environ 10% dans la décennie à venir.

Et finalement appeler la Commission à développer une feuille de route pour le retrait des subsides qui nuisent à l'environnement avant la fin de cette année, comme l'exige la stratégie sur le développement durable de l'UE adoptée en juin 2006. Dans ce sens, appeler à l'élimination progressive des subsides destinés à l'extraction et l'utilisation du charbon et à l'énergie nucléaire comme par exemple au moyen de la limitation de la responsabilité pour les opérateurs.

3. CONSEIL TRANSPORT

3.1. Eurovignette

En juillet, la Commission doit publier un réexamen de la directive relative à la taxation des infrastructures routières (eurovignette) pour permettre l'internalisation des coûts externes.

Ce réexamen est nécessaire et a longtemps été retardé. La directive eurovignette actuelle interdit la mise en œuvre du « principe pollueur payeur ». Ceci doit être corrigé d'urgence, pour des raisons économiques, environnementales et politiques. Nous avons besoin d'une taxation des routes plus globale et plus intelligente en Europe. Les recherches fournissent une base solide. L'une des principales conclusions de l'étude IMPACT, qui sous-tend la proposition à venir, est que les « scientifiques ont fait leur travail(...), des chiffres généraux (dans des limites fiables) sont prêts pour une utilisation politique. »

Nous craignons cependant que les propositions de la Commission ne soient pas suffisantes.

La directive devrait permettre aux Etats membres d'internaliser les coûts associés au réchauffement climatique afin de véritablement prendre en compte le principe pollueur payeur tel que le définit le Traité. Même en reconnaissant que ces coûts *pourraient* être efficacement traités par la taxation, ce n'est pas le rôle de l'UE d'interdire à ses Etats membres de mettre en œuvre des mesures qui visent à relever le défi du changement climatique, notamment lorsqu'une méthodologie claire est disponible pour quantifier ces coûts.

Nous craignons que la Commission n'adopte le point de vue selon lequel les Etats membres ne devraient pas avoir le droit d'internaliser le coût des accidents par des taxes routières. Ceci est incompréhensible d'un point de vue scientifique et marque également un revirement par rapport à la proposition de 2003 (2003/448) pour le précédent réexamen de la directive qui proposait de permettre à tous les Etats membres d'internaliser le coût des accidents. Les recherches offrent une base plus solide depuis les cinq dernières années, et non plus faible, et il n'y a à l'heure actuelle pas de controverse quant à la méthodologie pour calculer le coût des accidents. Le manuel IMPACT a montré qu'une part importante des coûts accidentels n'est pas internalisée au moyen de primes d'assurance ou d'autres considérations d'anticipation du risque. Par exemple, le coût des services d'urgence et la fermeture temporaire pour le dégagement des autoroutes ne sont pas payés par les responsables des accidents. En excluant le coût des accidents, la Commission mettrait en danger la crédibilité et la cohérence de l'ensemble de la directive.

Les vignettes sur une base temporelle n'ont pas de place dans un « cadre intelligent de taxation ». A l'inverse des taxes basées sur la distance, elles n'encouragent pas l'efficacité des transports ni n'aident à atteindre des objectifs environnementaux. Avec la chute des coûts de mise en œuvre technique des systèmes de taxation basés sur la

distance, il est temps d'envisager une transition obligatoire des vignettes vers des péages basés sur la distance ou au moins vers des incitations très fortes à réaliser une telle transition. Des expériences de systèmes de taxation intelligents en Autriche, en Allemagne et en Suisse confirment que de tels plans contribuent à l'efficacité et la compétitivité générales grâce à de meilleurs coefficients de remplissage, des véhicules plus propres et pas d'impact visible sur l'inflation.

La Commission cherche à s'assurer que des pays de transit ne soient pas autorisés à introduire des taxes disproportionnées. Mais la proposition en son état actuel plafonne les taxes aux coûts moyens. Cette approche est directe et n'est pas fondée scientifiquement ; elle rend impossible l'internalisation d'au moins la moitié des coûts externes générés par des véhicules routiers étrangers et affaiblit les objectifs du réexamen. La Commission devrait proposer une méthodologie transparente que les Etats membres auraient à suivre et qui comporterait des garanties contre des taxes excessives sans restreindre la capacité à déterminer des taxes optimales.

Les valeurs par défaut que la Commission s'apprête à proposer ne feront probablement la différence qu'entre les « routes périurbaines » et les « autres routes interurbaines » et n'offre pas de conseils en ce qui concerne les régions sensibles. L'étude IMPACT reconnaissait l'existence de régions pour lesquelles les coûts externes doivent être déterminés de manière différente. Par exemple, elle estimait que pour la région alpine, les dégâts causés par le trafic routier pourraient être en moyenne d'un coefficient de 2,0 plus élevé que pour une zone « normale » non montagneuse. Les zones montagneuses peuvent avoir une population plus clairsemée que, par exemple, les Pays-Bas, mais dans les vallées, la densité est élevée. Et surtout, les phénomènes naturels peuvent gravement exacerber des problèmes environnementaux dans ces zones ; l'écho cause une plus grande pollution sonore et l'inversion des couches d'air entraîne la pollution de l'air à des niveaux plus bas, causant des problèmes sanitaires et environnementaux plus importants.

Nous insistons aussi pour que les revenus ne soient pas redistribués aux pollueurs. Il est important de s'assurer que les revenus des taxes destinées à internaliser les coûts externes ne soient pas réservés au mode de transport qui les a générés. Ceci créerait un mécanisme extrêmement pervers : plus un mode de transport crée de la pollution ou des nuisances, plus il obtient de revenus. Les revenus devraient plutôt être employés pour parvenir à un « double dividende » : moins de pollution, plus d'efficacité économique et d'emploi. Ceci peut être réalisé, par exemple, en utilisant les revenus pour baisser les « mauvaises » taxes telles que celles sur le travail. Ceci pourrait également contribuer à accroître l'acceptation par le public des plans de taxation.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Garantir l'obligation ou tout du moins l'autorisation d'inclure le coût des accidents ou du climat dans l'eurovignette.
- Autoriser l'inclusion des impacts sur l'utilisation des sols et la biodiversité.
- Se pencher avant tout sur la taxation intelligente, en lien avec les distances réellement parcourues plutôt que sur une base temporelle.
- Permettre à chaque Etat membre une taxation optimale et des taux spéciaux pour les régions sensibles.
- Ne pas redistribuer les revenus au secteur des transports routiers.

4. CONSEIL ENVIRONNEMENT

4.1. Agenda climat de l'UE pour l'après 2012

La Commission a rendu public son dispositif sur l'énergie et le climat le 23 janvier dernier. Il contient quatre principaux éléments destinés à réaliser les accords du Conseil européen du printemps 2007 :

- Une proposition de répartition des efforts entre les Etats membres pour atteindre un objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre dans l'UE d'ici 2020 (par rapport à 1990).
- Une proposition de répartition des efforts entre les Etats membres pour atteindre 20% d'énergies renouvelables dans la consommation globale de l'UE d'ici 2020.
- Une proposition sur le futur du système d'échange de quotas d'émission de l'UE.
- Une proposition visant à promouvoir et réguler le piégeage et le stockage de carbone (cf. 4.2.).

Le BEE insiste pour que la politique énergétique de l'UE des 40 prochaines années contribuent à l'objectif international de réduction de la hausse des températures mondiales de moins de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels, avec des mesures proportionnelles à la contribution par habitant passée et actuelle au réchauffement climatique. Ceci implique que l'UE doit réaliser une réduction d'au moins 60 à 80% de ses émissions annuelles de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 1990. Sa politique énergétique devrait complètement intégrer d'autres exigences environnementales, telles que la conservation des écosystèmes mondiaux et européens et la santé humaine. Elle devrait également contribuer au développement durable universel.

La politique énergétique de l'UE doit être caractérisée par des mesures qui permettent :

- La réduction des besoins énergétiques : promouvoir systématiquement l'efficacité énergétique et les changements de style de vie. L'efficacité énergétique seule devrait permettre une réduction absolue d'au moins 10% de la consommation d'énergie au cours de la prochaine décennie et une réduction absolue supplémentaire d'au moins 1% pour chaque année qui suit.
- L'expansion de l'utilisation d'énergies renouvelables ayant un impact minimal sur l'environnement : le vent et le soleil sont des ressources illimitées. En ce qui concerne la biomasse, le BEE insiste sur des politiques qui protègent la biodiversité et les ressources en eau, qui n'entrent pas dans une compétition déloyale avec d'autres besoins prioritaires de matériaux bruts et qui ne réduise pas l'accès de la planète à la nourriture.
- L'élimination progressive de la consommation d'énergie nucléaire : il s'agit d'une ressource limitée comportant des problèmes non résolus quant à ses déchets et présentant des risques pour la sécurité, l'environnement et la santé.
- La réduction de l'impact environnemental de la consommation de combustibles fossiles : ils n'ont pas seulement un lien avec les émissions de CO₂, ils ont également des conséquences sur les écosystèmes et la santé publique.

Il est crucial que la présidence française conduise les Etats membres à adopter le dispositif sur le climat et l'énergie avant la fin de sa présidence, en conservant les éléments de législation nécessaires pour se maintenir en-dessous d'une hausse de 2°C. Si elle échouait à faire adopter le dispositif avant la fin 2008, les négociations relatives à ce dispositif seraient vraisemblablement reportées après les élections européennes de 2009, et éventuellement en 2010. Ceci donnerait une mauvaise image du leadership international de l'UE en ce qui concerne le changement climatique, car les négociations au niveau de l'ONU y perdraient tout élan positif. Un échec porterait atteinte à la crédibilité de l'Union européenne en général et à une issue couronnée de succès et en temps et en heure du mandat de Bali en particulier.

Le sommet de la Convention cadre des Nations unies pour le changement climatique (CCNUCC) qui s'est tenu à Bali a démontré une véritable volonté de la part de l'Inde et de la Chine de participer à des efforts vérifiables et quantifiables de limitation des gaz à effet de serre au sein d'un régime de l'après 2012. L'UE doit répondre par un même pas en avant de son côté, en mettant en œuvre un objectif de réduction domestique de 30% d'ici 2020. Tout effort inférieur à ce niveau d'ambition sera perçu sur la scène internationale comme un retour en arrière par rapport à son leadership et ses promesses.

Le BEE appelle la présidence à conduire le Conseil européen vers les résultats suivants :

En ce qui concerne les politiques climatiques :

- Un accord de répartition des efforts entre les Etats membres qui garantisse une réduction de 30% des gaz à effet de serre dans l'UE par rapport à 1990, tous les Etats membres acceptant de prendre en charge une part équitable de l'objectif commun. Un plan d'échange de quotas d'émission qui donne des assurances sur les réductions d'émission au moyen d'un plafond imposé par le haut dans toute l'UE, ce qui enverrait un signal clair sur le dioxyde de carbone en ayant recours à des enchères complètes et des limites claires et strictes sur l'emploi de crédits externes.
- L'adoption d'un engagement supplémentaire quantifié pour soutenir la limitation des GES et l'adaptation dans les pays en développement, à l'aide de fonds provenant de l'affectation de revenus des enchères du plan d'échange de quotas d'émission.
- Des efforts concrets en vue d'un accord contraignant pour l'après 2012 qui garantisse que la hausse des températures ne dépassera pas 2°C.

En ce qui concerne les politiques énergétiques :

- Un accord de répartition des efforts entre les Etats membres qui garantisse d'ici 2020 une production énergétique provenant d'un minimum de 20% de sources d'énergie renouvelables et respectueuses de l'environnement.
- Etant donné qu'une production respectueuse de l'environnement et des personnes ne peut pas être garantie, abandonner l'objectif de 10% de biocarburants d'ici 2020.
- L'accélération de l'efficacité énergétique comme élément essentiel de la politique énergétique de l'UE ainsi que des politiques relatives aux produits et à la construction.

4.2. Piégeage et stockage du dioxyde de carbone

Le BEE insiste pour que même si le piégeage et le stockage du dioxyde de carbone (PSC) peuvent éventuellement faire partie des politiques du climat, cette méthode ne devrait en aucun cas amenuiser l'attention et les efforts accordés à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables. La priorité politique, l'attention politique et le financement public devraient se concentrer sur la promotion du développement et de l'assimilation de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. La recherche sur le PSC devrait être payée par le secteur de l'électricité et d'autres éventuels utilisateurs ; les fonds publics ne devraient être utilisés que pour la recherche nécessaire pour définir la sécurité requise ainsi que les exigences environnementales et de contrôle. Les investissements actuels dans les installations de PSC doivent être pris en charge par le secteur de l'électricité et lancés par le prix des émissions de CO₂.

Le BEE est d'accord sur le fait qu'il serait préférable d'éliminer progressivement tout recours au charbon dans la mesure du possible, non seulement en raison de ses émissions de CO₂, mais également du fait de ses autres conséquences environnementales, lesquelles pourraient augmenter avec le piégeage et le stockage du carbone. Les Etats membres de l'UE devraient éliminer progressivement toutes les subventions en direction de l'énergie provenant du charbon, dès que possible, afin d'éviter que le PSC ne légitime le prolongement de l'utilisation du charbon dans l'UE.

Le PSC pourrait conduire à l'augmentation et / ou au prolongement de l'utilisation du charbon, ce faisant, il augmenterait aussi éventuellement les émissions dangereuses dans l'air. L'UE devrait également s'efforcer d'éviter cette situation en renforçant la directive sur les grandes installations de combustion (désormais intégrée dans la directive sur les émissions industrielles).

La proposition de la Commission se penche sur la sécurité du stockage pour laquelle la qualité du « flux de CO₂ » est une composante. Elle propose de dépendre du processus PRIP pour établir des normes précises. Le problème est que le processus PRIP de définition de la meilleure technologie disponible est normalement restreint aux technologies mûres, alors que le piégeage n'en est encore qu'à ses balbutiements. De plus, la Commission propose des règles à suivre par les autorités compétentes lorsqu'elles envisagent d'accorder une licence pour un lieu de stockage. Ces autorités doivent informer la Commission de l'issue de ce processus et lui demander son opinion. Cependant, l'opinion de la Commission peut être ignorée.

Enfin, la Commission propose un régime de responsabilité basé en partie sur la directive sur la responsabilité environnementale. Selon le BEE, la proposition comporte une grande lacune dans le sens où la responsabilité du gérant du stockage est limitée dans le temps, ce qui signifie qu'après une période donnée, toute la responsabilité revient à l'Etat. Pour le BEE, cette situation n'est pas acceptable car elle va à l'encontre du principe pollueur-payeur.

Le BEE appelle la présidence à garantir que le PSC n'entraîne pas à terme des risques ou des impacts négatifs, en renforçant la directive en particulier en ce qui concerne les conditions préalables pour la sécurité humaine et environnementale et la responsabilité à long terme, notamment :

- En mettant en place un processus accéléré par lequel les informations récoltées lors de la phase de démonstration puissent être utilisées pour développer une définition de la meilleure technique disponible pour le piégeage du dioxyde de carbone d'ici 2016. La directive devrait contenir une clause de révision, nous proposons en 2015, afin que les nouveaux développements soient pris en considération ; l'obligation minimale de suivre les BREF pour obtenir un permis devrait également y figurer explicitement. La présidence doit insister avec la Commission sur l'amendement de la directive sur les grandes installations de combustion, ou celle qui lui succèdera, dans le but explicite de réduire les émissions globales des usines électriques alimentées au charbon, y compris celles de mercure.
- En fixant des critères minimaux solides pour la sécurité à long terme des lieux de stockage. Afin d'empêcher qu'il n'y ait différents niveaux de sécurité, l'opinion de la Commission sur les projets de permis devrait être contraignante pour les Etats membres. Cette opinion devrait également être accessible au public et, si nécessaire, les Etats membres devraient se voir obligés à la communiquer au grand public ou devraient organiser une consultation publique.
- En éliminant le transfert de la responsabilité financière du site de stockage aux autorités compétentes. Dans ce but, il faudrait exiger que la sécurité financière requise au cours de l'opération se poursuive dans un fonds en fiducie couvrant les coûts de l'autorité compétente pour la mise en œuvre des tâches énoncées à l'article 18.

4.3. Production et consommation durables

Le plan d'action pour une production et une consommation durables de la Commission arrive très en retard et est maintenant attendu pour juillet 2008 en combinaison avec un plan d'action pour une politique industrielle durable. Ils sortiront probablement ensemble sous la forme d'un « ensemble de dispositions sur le développement durable », nom ostentatoire et bien trop optimiste étant donné que cet ensemble ne contiendra pas de nouvelles mesures fermes et claires.

L'ensemble de dispositions vise à donner la « vision » de la Commission sur la production et la consommation durables, mais en tant que tel, il ne fait qu'aborder superficiellement les problèmes. Il semble solide pour ce qui est du processus, là où des mesures existaient déjà, mais ne fournit pas d'objectifs clairs au-delà de la « réduction de l'impact environnemental ». En dépit de l'annonce de nouvelles mesures à venir, aucun calendrier n'est donné.

On anticipe des propositions de réexamen des mécanismes existants tels que le label écologique européen, EMAS (*Environmental Management and Audit Scheme*) et la directive sur l'écoconception des produits consommateurs d'énergie. Des liens plus forts entre ces mécanismes sont censés donner une approche intégrée créant des synergies positives.

De plus, la Commission attend d'une approche volontaire des progrès, parmi lesquels des mesures élaborées dans une communication sur les marchés publics écologiques et une « initiative de distributeur ». Mais la perspective du distributeur est faible en raison d'un fort lobbying de la part du secteur contre tout objectif ou but concis.

Le BEE craint que « l'ensemble de dispositions sur le développement durable » ne soit pas assez ambitieux ni visionnaire, et manque les occasions importantes de placer de nombreuses questions relatives à la durabilité dans un contexte sociétal. Il s'en tiendra probablement au niveau de messages spécifiques sur le changement climatique ou l'efficacité énergétique, manquant de proposer un contexte plus large mettant en relation les actions nécessaires sur le transport, le réchauffement climatique, l'aviation et l'efficacité énergétique avec d'autres questions d'intérêt pour le consommateur telles que la production agroalimentaire et les substances chimiques dans les produits. L'ensemble présentera probablement un plus petit dénominateur commun à un moment où les opinions se font de plus en plus divergentes sur ce qui est nécessaire pour accélérer les changements dans nos modes de consommation et de production. En tant que tel, il offre un point de départ bien faible pour le changement des modes de consommation et de production non durables.

Le BEE appelle la présidence à garantir que le Conseil insiste sur des actions dotées d'objectifs clairs et détaillés (en particulier liés au 6^{ème} programme d'action environnementale, 6^{ème} PAE, et à la stratégie de l'UE sur le développement durable, SDD), y compris des activités qui influencent la consommation (notamment la publicité).

En particulier, le BEE appelle la présidence à orienter le Conseil et le travail avec le Parlement pour renforcer le plan d'action en :

- Établissant une feuille de route claire pour les produits durables ayant des impacts importants sur le développement durable (aliments et boissons, transport et logement, en particulier) et proposant des rôles pour différents acteurs en soutenant la transition vers des modes de consommation durables.
- Intégrant l'éco-efficacité et la production et la consommation durables dans la stratégie de Lisbonne avec un objectif général de parvenir à une augmentation de facteur 4 de l'UE dans le domaine de l'efficacité en ressources et énergie d'ici 2030, et de facteur 10 d'ici 2050.
- Elaborant des objectifs environnementaux prioritaires à inclure dans la directive sur les produits consommateurs d'énergie, en lien direct avec le 6^{ème} PAE et la SDD renouvelée, objectifs à atteindre dans le cadre de la conception des produits et de leur production.
- Demandant de nouveaux mécanismes politiques, agissant ainsi comme « couches intermédiaires » entre les objectifs généraux de la SDD et du 6^{ème} PAE et des mesures au cas par cas basées sur le processus telles que la directive sur les produits consommateurs d'énergie. Celles-ci comprennent un mécanisme pour une législation plus générale sur la responsabilité élargie du producteur pour les produits respectueux de l'environnement (reflétant ou élargissant la directive sur la sécurité générale des produits, afin d'aborder les aspects concernant la durabilité des produits), et un mécanisme de soutien exigeant des entreprises qu'elles fournissent des données minimales établies sur les produits au moyen d'une obligation générale pour les fabricants. De telles

- informations devraient être évaluées et vérifiées de manière indépendante puis transmises au centre de données sur les produits de la Commission.
- Créant un processus solide de participation des parties prenantes afin de poursuivre le développement du programme d'action, à créer d'ici 2020 au plus tard.
 - Incluant des actions touchant à la consommation durable, notamment celles concernant le marketing et la publicité.
 - Incluant des mécanismes fiscaux donnant une orientation aux politiques de tarification pour qu'elles reflètent mieux les impacts d'un produit sur le développement durable, notamment en ce qui concerne les ressources utilisées.
 - Etendant le réexamen de la proposition de directive sur l'éco-conception des produits consommateurs d'énergie au-delà des « produits pertinents pour l'énergie », en incluant notamment les produits de consommation ayant des impacts environnementaux importants dans des domaines autres que l'énergie.
 - Renforçant la proposition de réexamen du règlement sur le label écologique européen, en donnant des objectifs clairs pour la réduction des impacts sur l'environnement et la santé humaine.
 - Insistant dans la feuille de route sur les subsides dangereux pour l'environnement.

4.4. Réexamen de la directive PRIP

La proposition de la Commission pour une refonte de la directive 96/61/EC sur la prévention et la réduction intégrées de la pollution (PRIP) est parue le 21 décembre 2007. Le rôle critique de la refonte en vue de combler les lacunes existant dans l'actuelle directive PRIP ainsi que la très grande controverse relative à cette proposition requièrent un leadership ferme de la part de la présidence sur un certain nombre de questions clés.

Tout d'abord, afin de protéger les principaux filets de sécurité qu'offre la directive PRIP, il est vital que tous les acteurs respectent les contraintes de la technique de refonte. Ceci implique que lors du développement d'une position commune sur la PRIP, la présidence doit garantir que les amendements du Conseil s'en tiennent aux dispositions ouvertes dans la proposition de la Commission.

La proposition de la Commission intégrera six directives sectorielles dans le cadre de la refonte proposée de la PRIP, y compris les directives sur l'incinération des déchets, sur les grandes installations de combustion, sur les émissions de solvants et les trois directives relatives au dioxyde de titane. Ces directives sectorielles comprennent des valeurs limites d'émission qui servent de filet de sécurité garantissant que toutes les installations concernées ne rejettent pas d'émissions au-delà d'un certain seuil. Le BEE estime qu'il est crucial que ces valeurs limites d'émission ne soient pas diminuées mais qu'elles soient au contraire plus fermes afin de refléter les niveaux d'émission qui peuvent être atteints au travers de l'application des meilleures techniques disponibles (MTD).

Le BEE estime que pour garantir le même pied d'égalité, les autorités compétentes doivent être obligées par la loi de se référer aux MTD listées dans les documents de référence sur les MTD (BREF) et imposer des conditions d'obtention de permis qui

reflètent les valeurs limites d'émission associées aux MTD. Les MTD reflètent un concept dynamique et en tant que telles, les BREF sont réexaminés environ tous les six ans. Les conditions d'obtention de permis doivent également être réexaminées étant donné que les MTD évoluent et qu'une meilleure performance environnementale devient tout à fait faisable.

La directive PRIP concerne 50 000 installations industrielles dans l'UE et devait être complètement mise en œuvre d'ici le 30 octobre 2007. Cependant, plusieurs Etats membres ne sont pas parvenus à une mise en œuvre complète : pour certains, jusqu'à 50% des installations PRIP opèrent encore avec des permis obtenus dans le cadre de la législation précédente. Il est crucial que la Commission soit soutenue dans ses efforts visant à augmenter la capacité des autorités compétentes à délivrer des permis PRIP afin de régler ce déficit de mise en œuvre. La France est le deuxième pays de l'UE des 27 en ce qui concerne le nombre d'installations régies par la PRIP et sa procédure nationale d'autorisation a servi d'exemple à l'actuel système PRIP. Il est donc essentiel que la France donne l'exemple et soutienne le renforcement du concept dynamique des MTD de la directive PRIP pour s'efforcer d'améliorer continuellement la performance environnementale du secteur industriel. Une participation précoce et active des différents Etats membres visant à mettre en place des objectifs ambitieux pour empêcher la pollution des activités industrielles peut accélérer considérablement le processus législatif ; il est crucial que la présidence française donne de grandes impulsions dans ce domaine.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Maintenir l'étanchéité de la refonte de la directive PRIP : s'en tenir à la portée des propositions de la Commission pour le changement.
- Maintenir les valeurs limites d'émission existantes dans des directives sectorielles comme filet de sécurité essentiel et garantir leur resserrement pour refléter des niveaux d'émission atteignables en appliquant les meilleures techniques disponibles (MTD).
- Rendre obligatoire l'utilisation des documents de référence sur les MTD (BREF) par les autorités locales compétentes lors du processus d'autorisation.
- Garantir qu'une éventuelle dérogation aux MTD pour une installation soit strictement exceptionnelle et que des justifications soient alors requises, la Commission devant fournir une orientation claire sur les paramètres de justification.
- Etablir un réexamen des BREF pour provoquer un réexamen des autorisations (permis), dans un maximum de deux ans afin d'assurer une amélioration constante de la performance environnementale.
- Garantir que les applications de permis ainsi que les permis finaux (y compris toute justification de dérogation aux MTD) soient disponibles en ligne en permanence sur les sites web des Etats membres concernant la directive PRIP.
- Rejeter un plan d'échange de quotas d'émission pour les polluants locaux que sont le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote.
- Soutenir le plan d'action de la Commission pour la mise en œuvre de la directive PRIP, dans le cadre duquel les autorités compétentes des différents Etats membres échangent les meilleures pratiques concernant les procédures d'autorisation PRIP.

4.5. Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des substances chimiques

La Commission européenne a adopté en juin 2007 une nouvelle proposition de règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances chimiques et des mélanges qui remplacera après une période de transition certaines dispositions des directives actuelles. L'intention de la proposition était d'incorporer les critères de classification et les règles d'étiquetage déterminés au niveau des Nations unies en décembre 2002 : le système général harmonisé (SGH) de classification et d'étiquetage des substances chimiques. Il introduit de nouveaux critères de classification, des symboles de danger et des normes d'étiquetage pour les fabricants de substances chimiques dangereuses.

Le BEE estime qu'il est essentiel que la nouvelle législation ne fasse pas marche arrière par rapport à la précédente législation mais offre au contraire un haut degré de protection des citoyens de l'UE contre les substances chimiques.

Les préparatifs du Parlement européen ne sont pas très prometteurs. L'opinion exprimée en première lecture est passée à côté de l'occasion d'améliorer considérablement des dispositions déjà faibles de la Commission qui n'étaient pas en adéquation avec la nécessité d'une plus grande transparence pour les consommateurs. Dans cette perspective, il est mal avisé de rechercher un accord en première lecture. A la place, le Conseil Environnement devrait chercher à améliorer des dispositions majeures visant à donner un haut niveau de protection et de transparence aux citoyens de l'UE en ce qui concerne les substances chimiques.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Inclure la catégorie 5, toxicité orale aigue, du SGH dans les critères pour les substances et mélanges dangereux.
- Ajouter des normes d'étiquetage pour les substances PBT/VPVB (substances persistantes, bio-accumulables et toxiques / très persistantes et très bio-accumulables) afin de garantir la cohérence des substances chimiques européennes.
- Renforcer la stratégie de réduction du risque PBT/VPVB de l'UE.
- Garantir la mise à disposition d'informations uniformes et appropriées correspondant au niveau de danger de ces substances extrêmement préoccupantes.
- Ajouter des normes d'étiquetage pour les perturbateurs endocriniens.
- Rejeter tout seuil pour l'étiquetage ou la notification à l'agence. Des normes pour la classification devront être basées sur les propriétés intrinsèques de la substance et le danger qui en résulte pour la santé humaine et l'environnement.
- Fournir à l'utilisateur des informations complètes. En aucun cas, les étiquettes donnant des informations sur les propriétés dangereuses et l'utilisation sûre des substances chimiques ne devraient être remplacées par des sites internet ou des numéros de téléphone gratuits, comme l'a suggéré le Parlement.
- Comme l'a suggéré le Parlement européen dans son opinion exprimée en première lecture, les étiquettes devraient être imposées à la fois sur l'emballage extérieur et sur les emballages intérieurs des emballages individuels de chaque dose, étant donné que l'emballage individuel des doses peut facilement être séparé de l'emballage extérieur d'origine.

- Eliminer les exemptions. Il n'est pas acceptable que les exemptions d'étiquetage soient accordées pour « des emballages de dimensions restreintes ou mal adaptées » pour certaines catégories de substances.
- Les fournisseurs doivent indiquer l'identification chimique complète de la substance ou du mélange et ne devraient pas être en mesure de retenir des informations pour des raisons de confidentialité. Le Parlement a proposé des améliorations dans ce sens, visant également à empêcher de faire figurer des informations trompeuses sur de prétendus effets sur l'environnement ou la santé.

4.6. Climat et transport routier

4.6.1. Emissions de CO₂ des voitures particulières

Entre 1990 et 2005, les émissions de CO₂ de l'UE provenant des transports ont augmenté de 32%, soit 2% par an. Ainsi, la part des transports dans les émissions de CO₂ de l'UE est passée de 20,5 à 27,4%. A l'avenir, les émissions des transports devraient continuer à augmenter si d'autres mesures ne sont pas mises en œuvre. Ceci implique que le secteur des transports continuera à saper la politique climatique de l'UE à moins qu'il ne devienne bien plus économe. Des voitures à consommation plus faible de carburant profiteraient à la fois au climat et aux consommateurs – au moment où les prix du pétrole atteignent des records et les inquiétudes augmentent sur la sécurité énergétique. Les voitures à faible consommation de carburant, et non plus de mauvais biocarburants, sont la réponse durable et responsable à ces inquiétudes.

En décembre 2007, la Commission a adopté un projet de règlement destiné à augmenter l'efficacité énergétique des voitures particulières, exprimée en émissions de CO₂ par km. Cette proposition a été jugée nécessaire lorsqu'il est devenu évident que l'industrie automobile ne respecterait pas son accord volontaire de 1998 de réduire les émissions de CO₂ des nouvelles voitures à une moyenne de 140g/km d'ici 2008 en vue d'une réduction à une moyenne de 120g/km d'ici 2012. La Commission a choisi d'affaiblir un objectif fixé depuis longtemps de 120g de CO₂ par km et a proposé un objectif de 130g de CO₂ par km à atteindre au moyen de modifications techniques du parc automobile. Les dix grammes restants devaient être réduits par d'autres mesures dans le contexte dit d'« approche intégrée », au moyen de dispositions législatives séparées portant sur des pneus plus économes en carburant et sur les biocarburants par exemple.

Les discussions du Conseil n'ont rien donné de concret jusqu'à présent, le seul développement légèrement positif étant qu'une forme d'objectif à long terme pour 2020 semble trouver un certain soutien. D'un autre côté pourtant, les Français ont essayé de parvenir à un accord bilatéral avec les Allemands, l'un des pays les plus fermement opposés à la proposition de la Commission en premier lieu. Cette entente franco-allemande serait dévastatrice pour l'environnement puisqu'elle vise entre autres choses à reporter l'entrée en vigueur du règlement au moyen d'une approche dite « d'introduction progressive ». Dans la pratique, ceci impliquerait le report de l'entrée en vigueur du règlement, ce qui signifierait un report des réductions d'émission possibles qui pourraient être réalisées dès maintenant et avec la technologie existante.

Une autre proposition introduite dans le débat par le gouvernement allemand (et inventée par les fabricants automobiles allemands) réside dans le concept de faire compter les « éco-innovations » pour atteindre l'objectif. Des éléments tels que les toits ouvrants fonctionnant à l'énergie solaire pourraient alors compter pour une certaine quantité de grammes en vue d'atteindre l'objectif d'émissions de CO₂ de chaque fabricant automobile. Bien que de telles innovations soient bonnes en principe, les objectifs se basent sur le rendement d'utilisation du carburant des nouvelles voitures dans le cadre d'une procédure officielle d'évaluation qui ne les prend pas en compte à l'heure actuelle. Inclure des améliorations des technologies hors moteur dans les objectifs actuellement en discussion est une manière de tricher avec le système et d'affaiblir l'objectif d'origine.

Le BEE critique vivement l'entente franco-allemande et demande aux autres Etats membres de rejeter ces propositions au cours des discussions du Conseil. Le BEE appelle le gouvernement français à prendre au sérieux sa promesse de faire de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité de sa présidence et à se distancier de propositions telles que les deux mentionnées ci-dessus. Elles affaibliraient l'efficacité de l'une des mesures les plus importantes pour lutter contre le changement climatique.

Le BEE appelle la présidence à :

- Proposer de limiter les émissions moyennes de CO₂ par km des voitures particulières à 120g/km et de fixer un objectif de 80g/km d'ici 2020.
- Inclure des sanctions financières strictes pour les voitures dépassant ces limites. Celles-ci devraient s'élever à 150€ pour chaque gramme de CO₂ au-dessus de la limite par voiture.
- Garantir que cet objectif ne soit pas basé sur l'approche intégrée, mais qu'il soit atteint uniquement par des moyens techniques.
- Refuser la différenciation sur la base du poids des voitures, en garantissant que des voitures émettant plus doivent réduire plus, par exemple en se basant sur l'« empreinte » de la voiture.
- Refuser de prendre en compte d'autres mesures pour atteindre l'objectif (les soi-disant éco-innovations), puisqu'elles ne peuvent être mesurées dans le cadre des procédures actuelles d'évaluation et qu'elles impliqueraient que moins d'efforts seront faits pour améliorer les moteurs. Ceci serait un affaiblissement effectif de l'objectif proposé.

4.6.2. Directive sur la qualité du carburant

Le 31 janvier 2007, la Commission a publié un projet de directive en vue de réexaminer une directive existante sur la qualité du carburant. Elle comporte des éléments intéressants, comme une réduction constante de 1% par an des émissions de gaz à effet de serre, sur la base d'une analyse du cycle de vie des carburants. Mais il est crucial que l'obligation de réduction pour les carburants soit combinée avec une liste de critères et d'éléments qui devraient être inclus dans l'analyse du cycle de vie afin d'empêcher des conséquences négatives pour l'environnement. Il ne faudrait pas travailler sur la directive relative à la qualité du carburant dans la perspective du réchauffement climatique. La production de biocarburants en particulier peut avoir de

graves impacts sociaux et environnementaux et des mesures doivent être prises pour les empêcher. Le projet de directive comprend également des propositions importantes en ce qui concerne la réduction des impacts sanitaires des carburants utilisés dans les transports ; le BEE souhaiterait voir celles-ci adoptées.

La commission Environnement du Parlement européen a publié une position positive qui n'a pas été envoyée en séance plénière étant donné que l'on a d'abord essayé de parvenir à un accord en première lecture avec le Conseil. Et en effet, la présidence slovène a fait de grands efforts pour trouver un possible accord en première lecture avant juin, mais il y a eu du retard car les discussions sur les critères de durabilité pour les biocarburants ont pris plus de temps que prévu.

Bien que le BEE soutienne fermement les exigences du nouvel article 7a en vue de contrôler et réduire les émissions de GES des carburants utilisés dans les transports, nous pensons que l'importance de développer des critères efficaces de développement durable est telle qu'il vaut mieux prendre le temps nécessaire pour que cela soit bien fait plutôt que de se précipiter. Il est encore plus important que le groupe de travail ad hoc continue son travail pour améliorer les normes de développement durable proposées par la Commission et inclure les impacts indirects du changement de l'utilisation des sols comme facteur le plus crucial.

Le BEE appelle la présidence à :

- Poursuivre la discussion sur les garanties de développement durable dans le contexte de la directive sur la qualité des carburants afin d'être sûr d'éviter les impacts négatifs des biocarburants, notamment en prenant en compte les éléments suivants :
 - Un critère de performance minimal de 60% d'économie de GES pour les biocarburants par rapport aux combustibles fossiles.
 - Des dispositions claires pour l'analyse du cycle de vie, prenant en compte les changements directs et indirects d'utilisation des sols, et d'autres impacts sociaux et environnementaux.
 - Des critères de durabilité abordant les impacts sur les ressources en eau, sols et biodiversité ainsi que des critères sociaux.
 - Un mécanisme de révision pour évaluer les impacts que l'objectif final aura sur le développement durable de la production de biocarburants.
- Abandonner la dispense de tension de vapeur pour les carburants contenant du bioéthanol.
- Demander d'avancer de 2011 à 2009 la norme de teneur en soufre de 10ppm pour le carburant des transports fluviaux.

4.7. Qualité de l'air

En Europe, l'exposition de la population et des écosystèmes à la pollution atmosphérique constitue un problème sanitaire et environnemental récurrent. La pollution atmosphérique excède les normes établies par l'UE et par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans de nombreux endroits, les zones urbaines / périurbaines étant en première ligne (même si les normes pour les particules PM₁₀ et l'ozone sont également dépassées dans certaines zones rurales). L'exposition à long terme à la pollution

atmosphérique – notamment aux particules – augmente la mortalité et le risque de développer des maladies respiratoires chroniques et des cancers. Aux concentrations actuelles, la pollution atmosphérique est responsable de 370 000 morts prématurées par an et de bien plus de 100 000 hospitalisations pour problèmes respiratoires et cardiaques graves.

Les émissions de tous les polluants atmosphériques ont connu une baisse importante de 1990 à 2004 dans les 27 Etats membres de l'UE ; cependant, les concentrations ambiantes de particules et d'ozone dans l'air ne se sont pas améliorées depuis 1997. Ceci peut s'expliquer en partie par les variations météorologiques et le transport de polluants sur des distances de plus en plus longues, mais ce phénomène est essentiellement dû à la pollution atmosphérique causée par les transports et l'industrie.

Dans ce sens, le BEE attire l'attention de la présidence sur trois règlements importants.

4.7.1. EURO VI – Règlement sur les émissions des bus et des véhicules routiers utilitaires lourds

Une nouvelle proposition de réduire la pollution atmosphérique causée par les camions et les bus a été rendue publique fin décembre 2007. Ce règlement, connu sous le nom d'EURO VI, fixera des critères d'émission pour les véhicules utilitaires lourds en ce qui concerne les particules atmosphériques, les oxydes d'azote, les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et l'ammoniaque. Les critères sont particulièrement importants pour réduire la pollution atmosphérique dans les points chauds (le long des voies très fréquentées) et dans des zones urbaines, ce qui aiderait également les villes et les Etats membres à atteindre les valeurs limites de qualité fixées dans la directive sur la qualité de l'air.

Le BEE appelle la présidence à garantir que la proposition EURO VI pour les camions et les bus ne soit pas édulcorée par le Conseil. Nous insistons en particulier pour que la présidence :

- Maintienne que les valeurs limites doivent entrer en vigueur dès 2011 étant donné que les villes ont besoin d'améliorations de la qualité de l'air le plus rapidement possible.
- Demande l'adoption d'un critère de nombre de particules en même temps que la valeur limite d'EURO VI basée sur le poids pour les petites particules, en utilisant les technologies de contrôle modernes pour le contrôle des émissions de poussière fine.
- Appelle la Commission à développer et adopter des mesures de mise en œuvre solides pour garantir que les nouveaux véhicules fabriqués dans le cadre d'EURO VI remplissent les critères d'émissions lors de l'utilisation, et ce tout au long de leur vie dans l'ensemble des conditions normales de fonctionnement.

4.7.2. Emissions des navires dans l'Organisation maritime internationale (OMI)

Malgré leur image relativement « propre », les navires de mer sont responsables d'une grande partie de la pollution atmosphérique et leurs émissions ne sont pas suffisamment régulées. Les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et d'oxydes d'azote (NO_x)

provenant du transport maritime international sur les mers européennes devraient augmenter de 40-50% d'ici 2020 par rapport à 2000. Entre-temps, les émissions de polluants situés à terre devraient baisser suite aux politiques sur la pollution atmosphérique. Par conséquent, les émissions du transport maritime international dans toute l'Europe auront surpassé d'ici 2020 les émissions totales de toutes les sources situées à terre dans les 27 Etats membres. Un tel scénario est attendu même après l'introduction de carburants à plus faible teneur en soufre pour le transport maritime et utilisés en mer du Nord, en mer Baltique et dans la Manche comme l'exige l'OMI et la directive de l'UE 2005/33/EC sur la teneur en soufre des carburants maritimes.

Les émissions atmosphériques provenant des navires sont à l'origine ou contribuent à de graves problèmes pour l'environnement et la santé humaine à terre. Parmi ceux-ci se trouvent les morts prématurées et les problèmes cardiaques et pulmonaires, y compris les attaques cardiaques et le cancer des poumons, ainsi que l'athérosclérose, les accidents vasculaires cérébraux et des problèmes respiratoires permanents. Les émissions des cheminées du transport maritime tuent jusqu'à 64 000 personnes par an, dont 27 000 en Europe, coûtant chaque année à la société plus de 200 milliards d'euros selon une étude scientifique récente. Les émissions contribuent également aux pluies acides et à l'eutrophisation des zones costales et terrestres, elles ont des impacts sur la biodiversité dans les lacs et les écosystèmes forestiers sensibles et causent des dégâts sur les cultures.

Bien qu'il ait longtemps été estimé dans l'Union européenne que la réglementation du transport maritime revient à l'Organisation maritime internationale, la Commission a récemment examiné les implications économiques, légales, environnementales et pratiques d'une action de l'UE coordonnée pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques par les navires. Cette initiative a été partiellement initiée par la directive de l'UE sur les plafonds d'émission nationaux qui exige de la Commission qu'elle présente un programme d'action pour réduire les émissions du trafic maritime international. Une directive régulant la teneur en soufre des carburants maritimes a déjà été adoptée en 2005, confirmant en grande partie les normes générales de l'annexe VI, mais fixant également une limite de 1,5% pour tous les ferries transportant des passagers dans l'UE et une limite de 0,1% pour les navires amarrés. Elle doit être réexaminée en 2008. Il n'y a pas de normes européennes pour les émissions de NOx ou de PM provenant des navires de mer. Pourtant, si l'on veut poursuivre la réduction des émissions, des propositions spécifiques pour la réduction des émissions du transport maritime seront rapidement nécessaires.

En ce qui concerne l'action mondiale dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, le BEE appelle la présidence à :

- Jouer un rôle actif dans l'adoption et la mise en œuvre de l'annexe VI de la convention MARPOL révisée, en lien avec l'accord auquel est arrivé le Comité pour la protection de l'environnement marin en avril 2008.
- Faire tous les efforts nécessaires pour renforcer les normes trop faibles d'émission pour les NOx à l'annexe VI, pour les navires existants et ceux à venir.

Pour accélérer l'introduction de carburants à faible teneur en soufre et des navires plus propres, la réglementation devrait être complétée par des instruments basés sur le marché qui appliquent des principes communautaires de tarification justes et efficaces dans le secteur maritime.

La présidence devrait :

- Participer activement à l'expansion des zones de contrôle des émissions (ZCE) afin d'y inclure toutes les zones maritimes européennes. Actuellement, seules la mer Baltique et la mer du Nord ont un statut ZCE. Il est nécessaire que l'Atlantique nord-est, la Méditerranée et la mer du Nord deviennent également rapidement des ZCE.
- Garantir des réductions de SO₂ et de PM en insistant pour que le réexamen de la directive 2005/33 sur la teneur en soufre des carburants commence en 2008.
- Demander des réductions des émissions de NOx en établissant des normes d'émission obligatoires pour les navires pénétrant dans les ports européens.
- Suggérer l'adoption d'une directive de l'UE pour réguler la qualité des carburants maritimes.

4.7.3. Plafonds d'émission nationaux

La directive sur les plafonds d'émission nationaux, adoptée en 2001, définit les émissions nationales maximales pour quatre principaux polluants atmosphériques – le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatiles et l'ammoniac. Avec d'autres éléments de législation sur la qualité atmosphérique, les objectifs de cette directive garantissent qu'il soit mis un terme aux effets préjudiciables de l'air pollué sur la santé humaine et les écosystèmes, dans la droite ligne des objectifs du sixième programme d'action pour l'environnement. La directive est sur le point de subir un réexamen en 2008, lequel fixerait de nouveaux objectifs intermédiaires de qualité de l'air et de nouveaux plafonds d'émission nationaux à réaliser par les Etats membres d'ici 2020.

Les données rapportées par les 25 Etats membres montrent que la plupart ont une chance réaliste d'atteindre les plafonds d'émission généraux d'ici 2010 à l'exception des oxydes d'azote pour lesquels l'objectif européen combiné risque d'être dépassé d'environ 8%. Les oxydes d'azote contribuent à l'eutrophisation et l'acidification des écosystèmes dans toute l'Europe et sont les précurseurs de la formation d'ozone et de particules fines qui nuisent à la santé humaine. Le dépassement de 8% du plafond d'émission d'oxydes d'azote en 2010 est particulièrement inquiétant en ce qui concerne les résultats des futurs scénarios d'émissions suite à l'application de la législation européenne actuelle. Ceux-ci montrent un dépassement répandu de charges critiques d'eutrophisation et d'acidification ainsi que des dégâts sanitaires graves dus à l'exposition aux particules fines et à l'ozone en 2020.

En vue du réexamen de la directive sur les plafonds d'émission nationaux, le BEE appelle la présidence à :

- Insister pour que la proposition réexaminée soit adoptée par la Commission européenne au plus tard à l'automne 2008. La proposition a déjà été bien trop reportée (elle aurait dû être présentée en même temps que la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique en septembre 2005). De plus, les Etats membres et l'industrie ont besoin de temps pour la mise en œuvre. Tout report supplémentaire peut donc être préjudiciable à une bonne mise en œuvre rentable de la directive.

- Demander de nouveaux plafonds stricts puisque les plafonds actuels ne sont pas suffisants ne serait-ce que pour atteindre les objectifs (environnementaux et sanitaires) intermédiaires pour 2010.
- Exiger des mesures / une législation supplémentaires dans le cadre de la directive sur les plafonds d'émission nationaux car la situation environnementale et sanitaire actuelle, de même que la situation attendue pour 2010 et 2020 dans le cadre de la législation actuelle, est loin d'être satisfaisante.

4.8. Efficacité des carburants et pneus silencieux

Les pneus sont bien trop souvent négligés, mais ils sont les premiers responsables du bruit de la circulation automobile et sont également à l'origine de 15 à 20% de la consommation de carburant d'un véhicule et donc des émissions de CO₂. La proposition de règlement de la Commission sur les fonctions de sécurité avancées d'un véhicule et les pneus, rendue publique le 23 mai 2008, offre une occasion majeure de fixer des normes efficaces pour la résistance au roulement (laquelle détermine la consommation de carburant et les émissions de CO₂) et les émissions sonores.

Le bruit de la circulation perturbe la vie de millions de personnes en Europe. On estime que 44% des Européens (soit plus de 210 millions d'individus) sont régulièrement exposés à des niveaux de bruit considérés comme potentiellement dangereux pour la santé. Chaque année, 245 000 personnes dans l'UE souffrent de maladies cardiovasculaires provoquées par le bruit de la circulation. La quatrième évaluation de l'environnement en Europe de l'Agence européenne pour l'environnement identifie également les impacts sanitaires du bruit environnant comme étant sous-estimé et nécessitant une attention plus poussée.

La circulation routière est la source la plus répandue de bruit dans l'environnement et le bruit de roulement des pneus arrive en tête des émissions sonores des véhicules motorisés. Malgré les normes sonores pour les véhicules en place depuis 1970, les véhicules sont de plus en plus bruyants. Avec l'augmentation du trafic, le nombre d'individus pour lesquels le bruit porte atteinte à la santé et à la qualité de vie continuera à augmenter considérablement tant que des mesures efficaces ne seront pas prises pour rendre les véhicules plus silencieux.

De plus, il n'y a actuellement pas de normes de résistance au roulement des pneus en Europe, même si les consommateurs sont visiblement de plus en plus intéressés par des pneus permettant une faible consommation de carburant. La technologie déjà disponible sur le marché en Europe (meilleure pratique par rapport à la moyenne du marché actuelle) permettrait une économie de 5% sur le coût du carburant et une réduction de 5% sur les émissions de CO₂ provenant du transport routier.

Le BEE encourage la présidence à rechercher un accord rapide sur cette proposition, à la lumière du fort potentiel des pneus à contribuer à la consommation en carburant du transport routier et la nécessité pressante d'aborder le bruit du transport pour protéger la santé et la qualité de vie des citoyens. En ce qui concerne la réduction du bruit provenant des pneus, le BEE demande à la présidence de progresser sur la base du soutien exprimé par le Conseil Environnement d'octobre 2007.

Le BEE appelle la présidence à :

- Clarifier le fait que ce règlement s'appliquera à tous les pneus utilisés sur les véhicules motorisés routiers, y compris les tout-terrains de loisir et les camionnettes.
- Demander des objectifs de résistance au roulement plus fermes que ceux proposés par la Commission, à la lumière des objectifs climatiques de l'UE et des prix de plus en plus élevés du carburant. Les valeurs limites de résistance au roulement de 10kg/t pour les pneus de voiture et de camionnettes légères sont réalistes et réalisables avec les technologies actuelles.
- Soutenir la proposition de la Commission pour les valeurs limites de bruit provenant du roulement pour les pneus de voitures. Le règlement devrait suivre les recommandations du rapport du FLERR (Forum des laboratoires européens de recherche routière) pour que la Commission réduise les valeurs limites de bruit provenant du roulement des pneus jusqu'à 6,5 dB(A)¹ qui rendrait la circulation routière plus silencieuse de 2 à 3 dB(A).
- Renforcer les valeurs limites de bruit provenant du roulement pour les pneus des camionnettes et des camions, au moins en adéquation avec les recommandations du FLERR.
- Abandonner les allocations non nécessaires et le contournement de la procédure de mesure du bruit provenant du roulement.
- Demander l'élaboration et l'adoption d'un label de qualité pour les pneus afin d'informer les consommateurs, y compris pour la résistance au roulement, la consommation de carburant, les émissions sonores et la sécurité.

4.9. Biodiversité

Sous la présidence française, quelques questions liées à la biodiversité sont au programme. Néanmoins, d'autres grandes opportunités se présentent pour des initiatives de la présidence. Plus important encore, alors que 2010, date à laquelle l'UE s'est engagée à enrayer le déclin de la biodiversité, approche rapidement, il serait bon de commencer par des discussions à la fois sur le plan européen et le plan international pour définir un cadre politique pour la biodiversité qui comprenne un objectif nouveau et plus ambitieux.

Bien que tous les efforts devraient se poursuivre en vue d'atteindre l'objectif de 2010, il devient de plus en plus clair que l'UE ne réussira pas. Au même moment, l'importance de protéger la biodiversité est plus largement et mieux comprise, grâce par exemple à « l'étude TEEB » en cours ou *The Economics of Ecosystem and Biodiversity* (« Economie des Ecosystèmes et de la Biodiversité »). Cette meilleure compréhension par les entreprises et les décideurs politiques devrait aider à préparer le terrain pour un cadre politique pour la biodiversité après 2010 qui soit plus ambitieux, amélioré et renforcé. Celui-ci devrait commencer par chercher à restaurer les écosystèmes et la biodiversité chaque fois que cela est possible.

Une telle approche politique, nouvelle, s'accordera bien avec les efforts de l'UE pour se préparer aux impacts du réchauffement climatique. La Commission devrait rendre public

¹ L'intensité du bruit est mesurée en décibels (dB). Pour dB(A), le (A) indique que l'échelle est adaptée à la portée de l'audition humaine.

un livre blanc sur l'adaptation au changement climatique comprenant des principes et des propositions d'action politique. La proposition devrait sortir avant le Conseil Environnement de décembre et la présidence devrait placer cette proposition en bonne place à l'ordre du jour du Conseil et devrait promouvoir la protection des écosystèmes et ses composants que sont l'eau, le sol et la biodiversité comme fondements d'une stratégie d'adaptation réussie et rentable. L'utilisation des instruments législatifs en place dans l'UE, tels que le réseau Natura 2000 et la directive cadre sur l'eau, ainsi que l'adoption de nouveaux instruments pour la protection du sol devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Le BEE appelle la présidence française à :

- Lancer des discussions à l'échelle européenne et internationale sur la manière de définir un cadre politique renforcé pour la biodiversité comprenant un nouvel objectif plus ambitieux.
- Promouvoir la protection des écosystèmes et la mise en œuvre d'instruments juridiques tels que la directive cadre sur l'eau et le réseau Natura 2000 comme fondements d'une stratégie européenne d'adaptation.

4.10. Offre, demande et émissions de mercure

Le mercure et ses composés sont extrêmement toxiques ; ils attaquent le système nerveux central et sont particulièrement dangereux pour le développement du fœtus. Le mercure s'accumule dans les humains et les animaux et se concentre tout au long de la chaîne alimentaire, notamment dans certains poissons. Il est largement diffusé dans l'atmosphère et contamine les réserves mondiales de nourriture à des niveaux qui posent un risque majeur pour la santé humaine, la nature et l'environnement. L'UE a joué jusqu'à présent un rôle important, en faisant pression pour des solutions internationales légalement contraignantes afin de réaliser un contrôle et une réduction appropriés de l'utilisation, de l'offre et de la demande en mercure.

Sur le plan communautaire, les discussions se poursuivent sur des propositions législatives visant à mettre en œuvre la stratégie relative au mercure adoptée en 2005. Le règlement proposé pour une interdiction des exportations de mercure de l'UE et le stockage du mercure excédentaire (provenant surtout des usines de chlore et de soude désaffectées) a fait l'objet d'un accord informel entre le Parlement européen et le Conseil et attend une approbation officielle de la part du Conseil (d'ici fin juin 2008). Ce développement et d'autres sur la réduction de l'utilisation du mercure en Europe et de l'offre sur le marché mondial renforce la position de l'UE dans le débat international.

Sur le plan international, le mercure figure à l'ordre du jour du Programme des Nations unies pour l'environnement depuis 2001 dans le contexte des discussions sur les mesures internationales de réduction des impacts du mercure pour la santé et l'environnement. Le BEE, de même que toute une série d'organisations du monde entier, prône une réduction en vue d'éliminer l'offre, la demande et les émissions de mercure.

Le 24^{ème} Conseil d'administration du PNUE a décidé qu'un groupe de travail sur le mercure serait mis en place pour explorer « des options volontaires plus performantes ainsi que des règles juridiquement contraignantes pour une action internationale à long terme » afin de réduire la menace du mercure sur la santé et l'environnement. Le groupe

de travail s'est réuni en novembre 2007 à Bangkok et a décidé de se pencher sur la possibilité d'ajouter un nouveau protocole sur le mercure à la Convention de Stockholm, en lançant un nouveau traité isolé et/ou des approches volontaires plus performantes. Le groupe de travail a transmis le rapport de cette réunion au Conseil d'administration de la 10^{ème} session spéciale en février 2008 ; les gouvernements en ont accusé réception sans autre forme de discussion ou de modification. Le groupe de travail se réunira une seconde et dernière fois en octobre 2008 à Nairobi en vue de développer un ensemble final de recommandations pour le 25^{ème} Conseil d'administration du PNUE en février 2009.

Le BEE attend de l'UE qu'elle prenne la tête de ce processus, en reflétant les inquiétudes sur les dommages que créent le mercure et la possibilité de les voir se répéter.

A l'échelle internationale (PNUE), le BEE recommande fortement à la présidence d'appeler à :

- La poursuite du rôle positif et proactif de l'UE et des Etats membres au sein du second Groupe de travail ad hoc à composition non limitée du PNUE sur le mercure (octobre 2008, Nairobi), en vue de développer un instrument législatif international relatif au mercure et faire pression, en parallèle, pour :
 - Etablir un objectif international de réduction de l'utilisation du mercure à hauteur de 70% d'ici 2017 en interdisant l'utilisation du mercure dans l'électronique, les piles boutons, les thermomètres et autres instruments de mesure non électroniques.
 - Eliminer progressivement les processus d'électrolyse au mercure de l'industrie du chlore et de la soude et de gérer le mercure provenant des installations désaffectées de ce secteur.
 - Développer une feuille de route pour une plus grande utilisation des technologies sans mercure dans l'extraction artisanale et à petite échelle de l'or, comprenant l'établissement d'un objectif de réduction de la demande spécifique à chaque secteur de 50% d'ici 2017 comme le recommande le Projet mondial sur le mercure de l'ONUDI, et qui peut être atteint en grande partie par l'élimination de l'utilisation du mercure dans le traitement de l'ensemble des minerais.
 - Garantir que des approches / technologies de réduction du mercure soient des composants clé dans les projets qui existent déjà de développement de l'extraction artisanale et à petite échelle de l'or.
 - Réduire l'offre du mercure en mettant un terme à l'extraction primaire hormis lorsque le mercure est produit comme sous-produit du traitement d'un autre minerai.
 - Restreindre les exportations de mercure des nations développées.
 - Fournir des ressources financières nouvelles et supplémentaires pour soutenir ces activités chez les nations en développement.

4.11. Directive cadre sur la protection des sols

Lors du dernier Conseil Environnement, sous la présidence portugaise, une minorité de blocage est apparue à la dernière minute et a depuis mis un frein aux négociations au sein des Conseils sur la proposition de la Commission pour une directive cadre sur les sols. La France a déjà indiqué sa volonté de relancer les négociations. Cependant, la

France a une responsabilité plus grande que pour une présidence normale étant donné qu'elle est l'un des cinq pays qui font partie de cette minorité de blocage. Plus important encore, les quatre autres pays (AT, NL, DE et UK) ont tous indiqués qu'ils n'accepteraient pas la directive quelle que soit sa forme ou sa formule, tandis que la France a toujours soutenu l'idée d'une directive. Ceci implique que la présidence française ne devrait pas uniquement relancer les négociations, mais devrait également garantir qu'elles soient couronnées de succès. S'il n'était pas possible de parvenir à un accord d'ici décembre 2008, l'entière faute en reviendrait à la présidence française, mettant par là même sérieusement en doute sa capacité à ouvrir la marche en matière de protection de l'environnement.

La principale objection de la France est que les Etats membres ne devraient pas se voir imposés la décontamination systématique des sols, mais devraient pouvoir le faire de manière désordonnée, au fur et à mesure que les sites sont préparés pour leur redéveloppement. Cette objection est un peu étrange car la proposition de la Commission laisse beaucoup de liberté aux Etats membres en ce qui concerne la manière, la vitesse et le sérieux avec lesquels ils veulent décontaminer les sites. Ceci ne devrait en aucun cas constituer une raison légitime de ne pas parvenir à un accord d'ici décembre.

Le BEE appelle donc le Conseil Environnement à :

- Non seulement relancer les négociations sur la directive cadre sur les sols mais à garantir également qu'une position commune sera atteinte au Conseil de décembre.

4.12. Relancer la directive sur l'accès à la justice

En octobre 2003, la Commission européenne a publié un projet de directive sur l'accès à la justice. Cette directive fixe des critères minimaux d'accès à la justice dans le domaine de l'environnement. Elle était censée mettre en œuvre le « troisième pilier » de la convention d'Aarhus pour les Etats membres de l'UE, qui aiderait à améliorer les opportunités pour le public et les organisations citoyennes environnementales d'insister sur le respect du droit environnemental. Le Conseil Environnement n'a jusqu'à présent pas lancé la discussion sur la proposition du fait de la résistance d'un certain nombre d'Etats membres qui estiment que cette question n'est pas du ressort de l'UE.

Le BEE se réjouit de cette proposition, mais a émis un certain nombre d'inquiétudes spécifiques, parmi lesquelles :

- La proposition donne trop de liberté aux autorités nationales sur la manière de définir les critères pour les affaires contre les entités privées, ce qui pourrait entrer en conflit avec l'objectif communautaire de création d'un pied d'égalité dans toute l'UE pour les opérateurs économiques.
- La définition d'« autorité publique » est incomplète par rapport à la Convention d'Aarhus. Ceci est important du fait de la privatisation croissante et de l'externalisation de fonctions autrefois remplies par les autorités publiques.
- Le projet restreint trop le type de personnes physiques et morales ayant un statut juridique. La Commission laisse de la marge pour des restrictions qui ne sont pas en accord avec l'esprit de la convention d'Aarhus.

- La directive devrait énoncer de manière explicite qu'elle pose des critères minimaux et qu'aucun Etat membre ne pourrait se servir de la directive pour réduire l'actuel accès à la justice pour le public sur les questions environnementales.

En avril 2004, le Parlement européen a proposé une série d'amendements pour le projet de directive qui allaient dans la bonne direction en la mettant plus en adéquation avec les dispositions de la convention d'Aarhus. Mais le Conseil n'a jamais pris le relai en travaillant sur une position commune. Plusieurs gouvernements ont considéré que la directive n'était pas nécessaire.

En 2006, la Commission a lancé une étude des pratiques de l'accès à la justice sur les questions environnementales dans les 25 Etats membres d'alors. Les résultats montrent un déficit évident dans au moins 15 des 25 Etats membres (seul le Danemark répond pleinement aux attentes énoncées dans la convention d'Aarhus). Le BEE lui-même a réalisé une enquête sur la mise en œuvre de la convention d'Aarhus dans 20 Etats membres. Elle comprenait une question posée aux organisations environnementales sur la nécessité d'une directive européenne sur l'accès à la justice. La réponse était clairement : oui.

Ces deux enquêtes confirment la conviction du BEE que l'adoption de cette directive est importante pour fixer des normes minimales pour la mise en œuvre du droit à l'accès à la justice dans les questions environnementales comme le requiert la convention d'Aarhus.

Le BEE appelle donc la présidence à :

- Enfin lancer les négociations sur cette directive. Elle devrait inciter le Conseil à accepter les amendements du Parlement plaçant cette directive dans la droite ligne de la convention d'Aarhus et montrant clairement que la directive établit un cadre minimal pour l'accès à la justice. Le Conseil ne devrait pas imposer de critères pour les « entités qualifiées », ce qui introduirait de nouveaux obstacles dans l'accès à la justice pour les citoyens et leurs organisations.

Pour l'étude financée par la Commission, voir :

Pour l'enquête réalisée par le BEE (en anglais), voir :

<http://www.eeb.org/activities/transparency/AARHUS-FINAL-VERSION-WEBSITE-12-07.pdf>

Voir également : briefind du BEE et de Birdlife International sur la directive relative à l'accès à la justice pour les questions environnementales – rapport « Schoerling » (27 janvier 2004) :

<http://www.eeb.org/activities/transparency/BL-EEB-briefing-AtoJ-Directive-jan27-2004.pdf>

Contribution du BEE pour les discussions du Conseil Environnement sur l'ensemble des dispositions d'Aarhus (22 juillet 2004) :

<http://www.eeb.org/activities/transparency/EnvMinisters-Aarhusmemo-22072004.pdf>

4.13. Réexamen de la procédure d'autorisation pour les ogm

Le Conseil Environnement du 5 juin 2008 a soutenu la proposition française de remanier la procédure d'autorisation de l'UE pour les OGM. Le Conseil a notamment reconnu que les procédures d'évaluation des risques dans le système d'autorisation et d'évaluation des OGM doivent être améliorées.

Le BEE accueille favorablement cette décision du Conseil indiquant également la nécessité d'une plus grande transparence et d'un meilleur processus démocratique, nécessité qui vient s'ajouter à la performance de l'évaluation des risques de l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA).

Dans le système actuel, le BEE observe de graves lacunes en ce qui concerne la transparence et la démocratie – les OGM ne sont évalués que par des comités scientifiques n'ayant pas à rendre de comptes sur la base des propres données de l'entreprise candidate. La plupart de ces données sont classées « informations commerciales confidentielles », empêchant ainsi les scientifiques indépendants et publics de passer à la loupe la procédure d'évaluation des risques. Toutes les données liées à l'évaluation du risque devraient être accessibles au public systématiquement et sans délai. L'article 25(4) de la directive 2001/18/EC indique qu'« en aucun cas » les informations liées à « l'évaluation des risques pour l'environnement » ne devraient être confidentielles, tandis que l'article 21(1) indique qu'une « justification vérifiable » doit être donnée pour les documents que les candidats souhaitent garder confidentiels.

La démocratie dans l'UE est diminuée par la Commission qui, à plusieurs reprises, a pris une décision en faveur des OGM tandis qu'une majorité (n'étant pas une majorité de blocage) d'Etats membres était contre.

L'UE dispose d'un cadre législatif global qui protège les consommateurs et l'environnement. Un aspect essentiel de ce cadre est l'obligation juridique de considérer les effets à long terme d'un aliment donné et les effets probables de combinaison. Ceci est particulièrement pertinent pour les nouvelles technologies telles que la modification génétique. L'obligation légale qui s'y rapporte se trouve à l'article 14(4) du règlement 178/2002 de l'UE qui est souvent ignoré dans le cas des opinions de l'EFSA sur les produits génétiquement modifiés. De plus, d'autres éléments de législation tels que la directive 2001/18 demandent également l'évaluation des effets environnementaux des OGM à long terme. L'EFSA a l'obligation juridique d'envisager les divergences dans les opinions scientifiques. Parfois, des différences conséquentes existent entre les opinions des Etats membres et celles de l'EFSA. Néanmoins, l'EFSA ne remplit pas correctement cette obligation en essayant de trouver une résolution ou en préparant un document public commun clarifiant les questions de contentieux scientifique et en identifiant les incertitudes pertinentes présentes dans les informations.

L'EFSA n'indique pas non plus systématiquement les incertitudes scientifiques dans ses opinions et n'exclue pas systématiquement les spécialistes des groupes travaillant sur les OGM lorsque ceux-ci ont un conflit d'intérêt.

Dans ce contexte, le BEE appelle la présidence française à travailler sur des décisions claires pour garantir que l'EFSA soit contrainte de respecter ses obligations juridiques et que le rôle des autorités scientifiques nationales soit reconnu. En outre :

- Un nouveau régime obligatoire, cohérent et complet est mis en place pour l'évaluation des risques des OGM. Ce régime devrait aborder la qualité et la quantité des données à présenter par l'entreprise candidate, ainsi que la manière dont ces données sont évaluées. Les données produites par l'entreprise doivent subir un contrôle de qualité bien plus complet avant d'être utilisées dans les évaluations de l'EFSA.
- Un régime de contrôle obligatoire, complet et rigoureux devrait également être mis en place pour des contrôles immunologiques ainsi que pour des tests de toxicité et d'antinutrition (par exemple, les régimes de contrôle de la toxicité des pesticides sont définis précisément par la loi). De plus, un vaste débat éthique sur l'utilisation d'animaux de laboratoire dans ce contexte est nécessaire.
- Les opinions présentées par le groupe d'experts sur les OGM de l'EFSA doivent refléter toutes les questions ouvertes et les incertitudes sans aucun préjugé.
- Le principe de précaution doit être appliqué de telle sorte que les incertitudes relatives à la sécurité donnent l'obligation de poursuivre l'examen et qu'aucune opinion positive ne peut être enregistrée par l'EFSA.
- Le contrôle et la surveillance générale doit prendre en compte tous les niveaux de complexité, d'interactions et d'effets possibles en ce qui concerne la santé humaine et l'environnement.
- Un accès libre et total aux données doit être offert.

BUREAU EUROPÉEN DE L'ENVIRONNEMENT

PUBLICATIONS 2008

- 2008/001 Memorandum to the Slovenian EU Presidency
- 2008/002 How recycling can fight climate change (leaflet)
- 2008/003 In the queue for clean air: Interim evaluation of implementation of the National Emissions Ceilings (NEC) Directive
- 2008/004 EEB Annual Conference report: the role of the European Parliament in environmental policy making and control
- 2008/005 Memorandum to the French EU Presidency (EN/FR)

All other EEB publications prior to 2008 are available on our website

Bureau Européen de l'environnement (BEE)

Boulevard de Waterloo 34 | B-1000 Bruxelles | Belgique

Tél.: +32 2 289 1090 | Fax: +32 2 289 1099

E-mail: eeb@eeb.org

Site web: www.eeb.org

AN INTERNATIONAL NON-PROFIT ASSOCIATION
ASSOCIATION INTERNATIONALE SANS BUT LUCRATIF

