

# L'Environnement pour les **EUROPEENS**

Magazine de la Direction Générale de l'environnement

ISSN 1563-4159

Pollution atmosphérique

## Il y a du **danger** dans l'air

- La *Semaine verte* 2005:  
Prendre en mains le changement climatique
- Limiter les émissions engendrées  
par le trafic aérien
- L'Union européenne tire les leçons du tsunami

# Sommaire

**3 Semaine verte 2005**  
Prendre en mains le changement climatique



**4 Pollution atmosphérique**  
Il est grand temps d'assainir notre atmosphère



**6 La stratégie forestière de l'UE**  
Pour sortir les forêts de l'ombre



**8 Constitution européenne**  
Des fondements pour un environnement meilleur



**9 Le trafic aérien et le changement climatique**  
Limiter les émissions engendrées par le trafic aérien



**10 LES GRANDS THÈMES: les infractions**  
S'approprier le droit environnemental



**12 Émissions dues aux transports**  
Feu vert pour les voitures propres



**14 Réagir aux crises**  
L'Union européenne tire les leçons du tsunami



**15 En bref**

- Le développement durable reste une priorité du Conseil européen
- Ressources naturelles: priorité du cadre financier
- "Au travail, autrement!"
- Approbation d'une nouvelle région Natura 2000

**16 Nouvelles publications**  
Propositions et communications récentes  
Agenda

## Rédaction – Information

*L'Environnement pour les Européens* est un magazine publié par l'unité «Communication» de la Direction Générale de l'environnement.

Rédacteur en chef: Ylva Tivéus. Coordinatrice: Rosa Fina. Publication trimestrielle, *L'Environnement pour les Européens* est disponible en allemand, anglais, espagnol, français, italien, polonais et grec. Abonnement gratuit. Pour plus d'informations, contacter l'unité «Communication»:

Fax (32-2) 296 95 60  
E-mail: [envinfo@cec.eu.int](mailto:envinfo@cec.eu.int)  
Site web *L'Environnement pour les Européens*:  
<http://europa.eu.int/comm/environment/news/efe/index.htm>

Pour de plus amples détails, cliquer sur:  
[http://europa.eu.int/comm/environment/index\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/index_fr.htm)

## L'Europe verte en ligne

Où en est la législation communautaire dans le domaine de l'environnement? Que fait l'Europe en matière de faune et de flore, de qualité des eaux, de gestion des déchets? Qu'est-ce qu'une politique de produits intégrée et comment bénéficier d'un écolabel? De A (Accession Strategies for the Environment) à Z – ou plus précisément W (Wildlife Protection) –, un index alphabétique guide les interrogations de ceux qui s'intéressent aux questions (scientifiques, politiques, industrielles...) touchant au domaine – large sensu – de l'environnement. Ces informations sont accessibles à partir de la page d'accueil du site Internet de la DG Environnement de la Commission européenne. Vous pouvez ainsi cerner ses domaines d'action, vous informer sur les instruments de financement en vigueur ou encore affiner vos recherches en consultant une librairie virtuelle bien fournie (lettres d'information contenant des analyses et des reportages, discours clés, communiqués de presse, manifestations...). Découvrez les tout derniers développements en cliquant sur «Quoi de neuf?».

[http://europa.eu.int/comm/environment/index\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/index_fr.htm)

## Note

Ni la Commission européenne, ni aucune personne agissant en son nom, ne pourra être tenue responsable de l'utilisation éventuelle des informations contenues dans la présente publication, ni des erreurs qui, malgré le soin apporté à la préparation et au contrôle de cette publication, pourraient s'y glisser.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2005  
ISSN 1563-4159  
© Communautés européennes, 2005  
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Printed in Belgium

## Abonnements

Je souhaite recevoir gratuitement un exemplaire de la publication trimestrielle *L'Environnement pour les Européens*

en allemand  en anglais  en espagnol  en français  en italien  en polonais  en grec

Nom: .....

Organisation: .....

Rue: ..... N°: .....

BP: ..... Code postal: .....

Ville: ..... Pays: .....

Tél.: ..... Fax: .....

E-mail: .....

Formulaire à envoyer ou à télécopier à la DG Environnement – Unité «Communication»  
Rue de la Loi 200 – B-1049 Bruxelles  
Fax (32-2) 296 95 60

Vous pouvez également vous abonner en ligne à l'adresse:  
[http://europa.eu.int/comm/environment/maillingregistration/main/mailling\\_reg.cfm](http://europa.eu.int/comm/environment/maillingregistration/main/mailling_reg.cfm)

➤ La Semaine verte 2005



# GREEN WEEK

## Prendre en mains le changement climatique

**Que savez-vous vraiment du changement climatique? Le processus est-il avancé au point de ne pouvoir éviter l'extinction massive de certaines espèces? L'environnement devra-t-il faire face à des changements majeurs tels que la fonte des calottes glaciaires? Voici quelques-unes des grandes questions qui seront posées lors de la *Semaine verte* en 2005.**

Il s'est passé beaucoup de choses ces douze derniers mois sur le plan des changements climatiques et des efforts internationaux visant à stopper le processus avant qu'il ne soit trop tard. Le système communautaire d'échange de droits d'émissions de carbone, par exemple, a été lancé en janvier 2005 et le Protocole de Kyoto est entré en vigueur en février. La *Semaine verte*, qui se déroule à Bruxelles du 31 mai au 3 juin, a décidé de reprendre le sujet et d'en débattre, de créer des réseaux de contacts environnementaux et d'échanger des idées.

La *Semaine verte* fête cette année son cinquième anniversaire. Elle réunira une fois de plus des décideurs, des représentants d'entreprise, des militants, des associations environnementales, des universitaires, des médias et des jeunes. Près de 4 000 personnes devraient y assister. Tout au long de la semaine, des sessions examineront les causes des changements climatiques: aussi bien les facteurs connus du public que les moins connus. Quels sont les outils et les technologies disponibles aujourd'hui permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre? Quels sont les exemples de bonnes pratiques que l'industrie pourrait échanger?

### Relevons le défi

Le logo de cette année, qui met en vedette un jeune garçon brandissant son thermomètre, illustre bien le défi: *Prendre en mains le changement climatique*. Ce petit garçon fait tout son possible pour empêcher la température de monter. «Et vous, que faites-vous?», tel est son message implicite.

Le concours de cette année est ouvert aux écoles de l'Union européenne et des pays candidats. Les élèves de 6 à 10 ans et de 11 à 16 ans sont invités à envoyer dessins, peintures et vidéos reflétant leur vision des changements climatiques.

Il sera également question de développement durable et de la possibilité pour les pays en développement de concilier croissance et protection de l'environnement.

L'exposition organisée dans le cadre de la *Semaine verte* compte 60 stands représentant des entreprises, des collectivités locales, des ONG et d'autres intervenants. Si l'on se fie aux réactions positives des responsables de stands qui ont participé à l'édition 2004, beaucoup d'entre eux devraient volontiers renouveler l'expérience cette année.

### De la théorie à la pratique

La *Semaine verte* n'est pas seulement un salon où l'on "cause". Les organisateurs souhaitent joindre l'acte à la parole en choisissant, pour tous les biens et services nécessaires, des fournisseurs et des contractants respectueux de l'environnement. Les porte-badges et les lacets porte-clés, par exemple, sont en plastique et en coton recyclés. Les traitants sont priés de livrer des produits biologiques ou équitables et d'utiliser de vrais verres et assiettes plutôt que des articles jetables. La DG Environnement a aussi l'intention de favoriser une "neutralité climatique" lors de la *Semaine verte*, en compensant les émissions de CO<sub>2</sub> produites lors de l'événement. Les participants et les invités

pourront calculer la quantité d'émissions qu'ils ont produites et les échanger au sein d'un marché de compensation de carbone. Ils seront invités à méditer sur l'impact de leurs moyens de transport sur le climat et à opter pour le moins polluant.

Pour tout savoir sur la *Semaine verte* 2005, consulter le programme, ajouter votre nom sur la liste de diffusion ou vous enregistrer comme participant via le site web de la *Semaine verte* 2005: [www.europa.eu.int/comm/environnement/greenweek](http://www.europa.eu.int/comm/environnement/greenweek)





© Communauté européenne

➤ Pollution atmosphérique

# Il est grand temps d'assainir notre atmosphère

Cet été (2005), la Commission européenne présentera une nouvelle stratégie globale destinée à améliorer la qualité de l'air en Europe. Celle-ci intervient à la suite des conclusions alarmantes dégagées par des études menées récemment, montrant que la pollution atmosphérique en Europe est beaucoup plus importante que prévu. Selon ces études, la pollution réduit notre espérance de vie de neuf mois et engendre une augmentation des affections respiratoires telles que la bronchite et l'asthme.

**S**elon les dernières études en date, quelque 400 000 Européens meurent prématurément chaque année à cause de la pollution atmosphérique. Les maladies provoquées par la concentration actuelle de particules en suspension dans l'air entraînent plus de 100 000 hospitalisations supplémentaires chaque année.

Il est essentiel de comprendre les causes et les effets de la pollution pour se préparer comme il se doit à affronter ce problème. "Les données concernant l'impact de la pollution atmosphérique sur l'homme sont très inquiétantes et nous devons prendre des mesures appropriées", a déclaré le Commissaire européen en charge de l'Environnement, Stavros Dimas.

L'impact sur la santé publique est lourd de conséquences pour l'économie. L'étude du groupe de recherche britannique, AEA Technology Environment, montre qu'en moyenne, les Européens sont malades un demi-jour par an à cause de la pollution atmosphérique. La perte de productivité qui en résulte coûte des milliards d'euros à l'Union européenne. La menace qui pèse sur la santé publique est comparable à d'autres phénomènes tels que les accidents de la route ou le tabagisme.

Toutefois, les États membres ne sont pas tous logés à la même enseigne. En effet, une autre étude réalisée par l'International Institute for Applied Systems Analysis, dont le

siège se situe en Autriche, montre que les atteintes à la santé publique sont les plus graves dans les pays du Benelux, en Italie du Nord et dans certaines régions des nouveaux États membres d'Europe de l'Est, en particulier en Pologne et en Hongrie (voir carte). Et cela, en dépit du fait que dans les années 90, plusieurs pays de l'ancien bloc de l'Est, alors candidats à l'adhésion, ont fortement amélioré la qualité de l'air en fermant des usines obsolètes très polluantes. En toute logique, la pollution est plus grave dans les villes et

dans les régions industrialisées. Elle est notamment générée par les systèmes de chauffage et de climatisation des immeubles ainsi que par les émissions automobiles et industrielles.

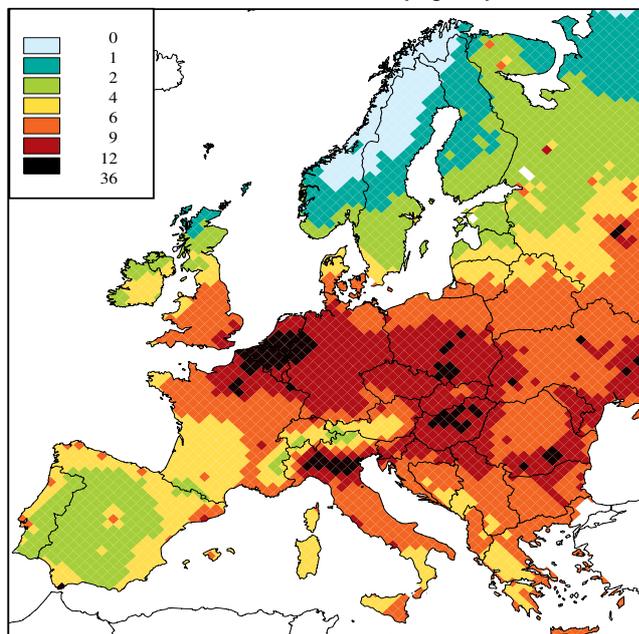
## Il faut faire plus

La législation communautaire a déjà permis d'améliorer la qualité de l'air. À titre d'exemple, citons l'essence sans plomb et la réduction des émissions générées par les usines et les véhicules. Un nombre significatif de Directives ont déjà été adoptées pour contrôler les émissions émanant de sources spécifiques, notamment des installations de combustion, des véhicules tout-terrain, des solvants et des peintures. Les voitures particulières et les centrales électriques génèrent entre 90 et 95 % de pollution en moins qu'il y a 20 ans. Au mois d'avril, une nouvelle

Directive s'attaquant aux émissions de dioxyde de soufre par les navires a fait l'objet d'un accord. Les dernières études en date montrent toutefois qu'il n'y a pas de quoi pavoiser.

L'un des risques majeurs pour la santé publique est celui lié aux particules en suspension dans l'air, communément appelées les poussières. Le diamètre de ces particules, désignées sous l'acronyme PM (pour "particulate matter"), se mesure en millionième de mètre. Les particules "fines" dont le diamètre est inférieur ou égal à 10 millionièmes de mètre (les PM10 ou inférieures) s'inhalent facilement. Elles pénètrent profondément dans les poumons et sont à l'origine de graves troubles cardiaques et respiratoires. Selon certaines estimations, ces particules provoqueraient plusieurs dizaines de milliers de décès prématurés en Allemagne, en Italie, en France et dans l'ensemble de l'Union européenne.

Pertes d'espérance de vie moyenne statistique (en mois) dues à des PM2,5 anthropogéniques





© Communauté européenne

L'ozone troposphérique, ou smog photochimique, constitue une autre menace. Si l'ozone au niveau de la couche supérieure de l'atmosphère constitue un bouclier efficace contre les rayons ultraviolets nuisibles du soleil, il est nocif lorsqu'il peut être inhalé. Il irrite les voies respiratoires et s'attaque aux poumons, provoquant des accès de toux, des crises d'asthme et des infections pulmonaires bactériennes. Des niveaux élevés d'ozone peuvent dès lors causer des décès prématurés chez les personnes sensibles.

La pollution atmosphérique nuit également à l'environnement. Les efforts consentis pour réduire les pluies acides en Europe ont été payants ces dernières années, certes, mais ce phénomène menace toujours 240 000 Km<sup>2</sup> de forêts. De plus, certains lacs scandinaves pourraient ne jamais se remettre des pluies acides qui se sont abattues sur eux par le passé. Les pluies acides s'attaquent aux matières organiques et à certains métaux et provoquent l'érosion des bâtiments, mettant ainsi en péril notre patrimoine culturel. Les sols et les mers sont pollués par des teneurs élevées en azote, ce qui provoque un phénomène d'eutrophisation (l'accumulation de nutriments entraîne la prolifération excessive de végétaux aquatiques ainsi que d'autres conséquences désagréables). Cette pollution compromet la biodiversité de 45 % des écosystèmes terrestres de l'UE, tandis que le smog photochimique constitue une menace pour les cultures.

## Une approche stratégique

L'Union européenne a lancé le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE en anglais) en 2001 et l'a placé au cœur de son combat contre la pollution. Le sixième programme

d'action communautaire pour l'environnement, qui se poursuivra jusqu'en 2012, en appelle à la préparation d'une "stratégie thématique" visant à réunir les mesures existantes et à définir une approche intégrée à long terme pour juguler ce problème. Cette stratégie, dont la publication est imminente, fixera des objectifs en matière de qualité de l'air liés à l'environnement et la santé publique. Elle proposera les mesures à prendre pour les atteindre et déterminera les responsabilités des différents secteurs.

Les toutes dernières recherches ont été présentées au groupe de pilotage du programme CAFE en avril 2005. Elles dépeignent un tableau inquiétant, mais prévoient également une amélioration de la qualité de l'air d'ici 2020 si l'on applique à la lettre les mesures communautaires en vigueur, notamment la limitation des émissions automobiles et industrielles et le contrôle de la pollution de l'air (voir le tableau). Ce sont surtout les nouveaux États membres qui tireront avantage de la mise en application des réglementations en la matière.

C'est aux autorités nationales, régionales et municipales qu'il incombe de veiller à faire respecter des valeurs limites de qualité de l'air. La Commission prévoit d'intenter une action à l'encontre des États membres qui ne garantiraient pas une certaine qualité de l'air à leurs citoyens.

À la fin de l'année 2004, la Commission a lancé une consultation publique par Internet pour établir ce que les citoyens pensent de la qualité de l'air au niveau local. Cette consultation est sans doute la plus réussie de toutes celles que l'Union européenne a réalisées, dans la mesure où elle a permis de recueillir plus de 10 000 réponses. Plus de la moitié des réponses sont venues du Portugal, à la suite

d'une grande campagne de publicité menée par les autorités portugaises.

Parmi les réactions, on a noté une grande préoccupation quant à la qualité de l'air en général et à son impact sur la santé et l'environnement en particulier. Les personnes consultées se sont dites favorables à l'adoption de stratégies plus ambitieuses et ont proposé les mesures qui leur semblaient les plus appropriées pour améliorer la qualité de l'air aux niveaux international et européen. Pour elles, il faut agir en priorité aux niveaux de l'industrie et du transport routier, mais elles sont également disposées à faire des efforts sur le plan individuel.

## Des résultats à long terme

Parmi les mesures envisagées par la Commission, citons certaines initiatives visant à promouvoir des innovations plus respectueuses de l'environnement en matière de transport, qui combineront les efforts de différentes Directions générales concernées. Selon des experts, le plafond national des émissions des différents polluants figure parmi les stratégies les plus efficaces à moyen et long terme. À l'échelle européenne, il s'agit de réduire d'ici 2010 les émissions des polluants de 25 à 30 % par rapport à 2000, ce qui vient s'ajouter aux réductions déjà substantielles observées depuis 1990. Les autorités locales doivent respecter la réglementation européenne sur la qualité de l'air pour éviter le développement de "zones critiques" sur leur territoire. Certaines administrations ont d'ailleurs instauré des systèmes qui limitent la circulation en milieu urbain lorsque la qualité de l'air atteint des niveaux dangereux. Mais la Commission estime que ces systèmes constituent des moyens moins efficaces de lutte contre la pollution, dans la mesure où ils ne s'attaquent pas aux causes du problème et qu'ils ne visent pas à encourager les gens à modifier leurs comportements à long terme.

D'autres propositions se fondent sur des incitations fiscales. Dans le cadre du programme CAFE, la Commission étudie également les valeurs limites qui pourraient être fixées dans une nouvelle norme européenne concernant les émissions des véhicules à moteur diesel (voir la page 12).

### Pour plus d'informations

Site web de la DG Environnement sur la qualité de l'air  
[www.europa.eu.int/comm/environment/air/index.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/index.htm)

### Impact sur la santé en 2000 dans l'UE

### Progrès prévus en 2020

<i>Particules</i>	
Perte de neuf mois d'espérance de vie	Gain de trois mois
Perte annuelle de quatre millions d'années de vie	Gain de 1,7 million d'années de vie
386 000 décès prématurés par an	Moins 135 000 décès prématurés
110 000 hospitalisations graves par an	Moins 47 000 hospitalisations
<i>Ozone troposphérique</i>	
21 400 décès prématurés par an	Moins 600 décès prématurés
30 millions de jours sous médication respiratoire par an	Gain de 9 millions de jours



► La stratégie forestière de l'UE

## Pour sortir les forêts de l'ombre

Les forêts occupent plus de 140 millions d'hectares sur le territoire de l'UE, soit l'équivalent de 36 % de sa superficie. Elles ne cessent de s'étendre sous l'effet de la régénération naturelle et de la reforestation. Elles font la beauté de nos paysages, certes, mais elles sont également essentielles à d'autres égards: la préservation de la biodiversité, la lutte contre le changement climatique, l'emploi et la croissance économique. Pour les protéger, un savant dosage de mesures nationales et communautaires s'impose.

Ce sont les États membres qui assument la responsabilité principale des forêts d'Europe. Dans les programmes qu'ils appliquent, ils reconnaissent clairement l'interdépendance entre la gestion durable des forêts et une série d'enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

Parallèlement, l'Union européenne se montre de plus en plus active dans ce domaine, tant à l'échelle européenne qu'internationale. Ces six dernières années, elle a mis en oeuvre une stratégie forestière. La Commission a proposé de rendre cette stratégie plus concrète au travers d'un plan d'action communautaire en faveur de la gestion forestière durable qui sera présenté l'année prochaine. Ce plan mettra davantage l'accent sur le rôle multifonctionnel des forêts et expliquera en quoi la gestion forestière peut être à la fois viable sur le plan économique et responsable sur le plan environnemental.

D'un point de vue purement économique, les forêts, dont 40 % appartiennent au secteur public et 60 % au secteur privé, représentent un secteur d'activité important au sein de l'Union. Le secteur de la production de bois et les industries en aval emploient quelque 3,4 millions de personnes et génèrent un chiffre annuel de 356 milliards d'euros. L'Union européenne figure aux toutes premières places dans le classement mondial des producteurs, négociants et consommateurs de produits forestiers.

### Une récupération difficile

Un certain nombre de politiques européennes ont une incidence sur les forêts et la sylviculture, et inversement. Ainsi, les inquiétudes à propos de l'impact de la pollution atmosphérique sur les forêts ont donné lieu

à l'adoption de textes communautaires qui ont considérablement amélioré la qualité de l'air en Europe occidentale au cours de ces 20 dernières années. Force est cependant de constater que la pollution atmosphérique reste préoccupante, en particulier en Europe centrale.

Depuis la fin des années 1980, la santé des forêts européennes fait l'objet d'un suivi consciencieux dans le cadre de la Convention de la CEE-ONU sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Ce suivi a permis de procéder à une évaluation uniforme et régulière des dégâts. Il en ressort que l'état des forêts d'Europe s'est gravement détérioré jusqu'au milieu de années 1990 environ. Les forêts ont commencé à récupérer avant de connaître une nouvelle rechute: plus de 20 % des arbres sont actuellement considérés comme atteints.

Parmi les nombreuses mesures qui ont une incidence sur les forêts d'Europe, citons la législation communautaire sur la protection de la nature, des habitats, des oiseaux et de la biodiversité, la commercialisation de matériels forestiers de reproduction, les questions d'énergie, le transport et la recherche.

C'est toutefois à la politique de développement rural de l'UE que l'on doit la contribution la plus importante. Entre 2000 et 2006, 4,8 milliards d'euros – soit près de 10 % du budget total consacré au développement rural – ont été affectés au financement de programmes destinés à promouvoir la reforestation et à régénérer les forêts détruites lors de catastrophes naturelles, telles que les terribles tempêtes qui ont frappé la France et l'Allemagne en 1999.

La Commission européenne envisage d'intégrer davantage la foresterie dans le

développement rural lors de la préparation du nouveau programme y afférent, qui s'étalera de 2007 à 2013. Elle propose par ailleurs d'en augmenter le financement à hauteur de 13,7 milliards d'euros.

### Les incendies et le changement climatique

Avec le changement climatique, ce sont les incendies qui font peser la plus lourde menace sur les forêts. Dans le sud de l'Europe, les flammes anéantissent chaque année entre 300 000 et 500 000 hectares de forêts. En 2003, près de 400 000 hectares ont brûlé sur le seul territoire du Portugal. Pour minimiser les risques d'incendie, l'Union a renforcé depuis les années 1980 diverses mesures de prévention et de suivi prises par les États membres.

Elle a libéré des fonds pour financer des infrastructures de protection contre les incendies, des équipements de surveillance, des formations et des campagnes de sensibilisation. Le Système européen d'information sur les feux de forêts calcule les probabilités d'incendie et les transmet chaque jour aux membres du réseau. Il recueille et analyse les données sur les incendies et les dégâts qu'ils ont provoqués, notamment au moyen de l'imagerie satellitaire. Toutes ces mesures ont permis d'identifier les causes des feux de forêt et d'améliorer les stratégies visant à les combattre, ce qui a eu pour effet de réduire leur ampleur et leur durée.

Parce qu'elles sont des "puits de carbone" et des sources de biomasse, les forêts peuvent également jouer un rôle majeur quant au respect des engagements de l'UE à l'égard du Protocole de Kyoto, qui s'inscrit dans la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, en réduisant les concentrations de dioxyde de carbone dans l'atmosphère et en offrant d'autres sources d'énergie.

À l'heure où l'on commence à penser à ce qui se passera après 2012 dans le domaine de l'action internationale sur le changement climatique, la Commission insiste sur la nécessité d'adopter une approche plus globale à



l'égard des forêts et rappelle à quel point il est urgent de s'attaquer à la déforestation. Selon la Commission, il s'agit là d'un impératif car la déforestation est l'une des causes majeures de l'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre dans certaines régions.

## Coopération internationale

Sur la scène internationale, l'Union européenne joue un rôle actif dans la lutte contre l'exploitation illégale du bois. Ce trafic international porte gravement

atteinte à l'environnement, appauvrit les communautés rurales et représente un manque à gagner de quelque 10 à 15 milliards d'euros pour les gouvernements de pays en développement. À l'instar des "diamants de la guerre", les bénéfices de ce trafic peuvent servir à soutenir des guerres civiles, à acheter des armes, à verser des pots-de-vin ou à financer le crime organisé.

Dans le droit fil du plan d'action communautaire "Application des réglementations forestières, gouvernance et échanges commerciaux", la Commission a soumis une Proposition législative en vue d'établir un

programme de licence volontaire. Ce programme serait mis en œuvre au travers de partenariats entre l'UE et les régions ou pays producteurs de bois et permettrait d'empêcher les exportations de bois de pays partenaires vers l'Union européenne à défaut de certificat légal. Cette Proposition, qui est actuellement à l'étude au Conseil des ministres, pourrait être approuvée dans le courant de l'année.

La Commission encourage également les programmes de certification, qui garantissent aux consommateurs que des produits à base de bois (châssis, meubles, papier, etc.) sont issus de forêts gérées correctement.

## Superficie des forêts et autres terrains boisés sur le territoire de l'Union européenne et des pays candidats

Pays	Superficie totale des forêts et terrains boisés	Forêts			Autres terrains boisés
		Superficie	Superficie exploitable	Superficie non exploitable	
En milliers d'hectares					
Allemagne	10 740	10 740	10 142	598	0
Autriche	3 924	3 840	3 352	488	84
Belgique	672	646	639	7	26
Chypre	280	117	43	74	163
Danemark	538	445	440	5	93
Espagne	25 984	13 509	10 479	3 030	12 475
Estonie	2 162	2 016	1 932	84	146
Finlande	22 768	21 883	20 675	1 208	885
France	16 989	15 156	14 470	686	1 833
Grèce	6 513	3 359	3 094	265	3 154
Hongrie	1 811	1 811	1 702	109	0
Irlande	591	591	580	11	0
Italie	10 842	9 857	6 013	3 844	985
Lettonie	2 995	2 884	2 413	471	111
Lituanie	2 050	1 978	1 686	292	72
Luxembourg	89	86	86	0	3
Malte	0	0	0	0	0
Pays-Bas	339	339	314	25	0
Pologne	8 942	8 942	8 300	642	0
Portugal	3 467	3 383	1 897	1 486	84
République slovaque	2 031	2 016	1 706	310	15
République tchèque	2 630	2 630	2 559	71	0
Royaume-Uni	2 489	2 469	2 108	361	20
Slovénie	1 166	1 099	1 035	64	67
Suède	30 259	27 264	21 236	6 028	2 995
<b>Total de l'UE</b>	<b>160 271</b>	<b>137 060</b>	<b>116 901</b>	<b>20 159</b>	<b>23 211</b>
Bulgarie	3 903	3 590	3 124	466	314
Croatie	2 105	1 775	1 690	85	330
Roumanie	6 680	6 301	5 617	684	379
Turquie	20 713	9 954	8 635	1 319	10 759

Source: FBFA 2000 (CEE-ONU/FAO)

## Bonne gouvernance

Parallèlement, l'Union européenne cherche à promouvoir des concepts de bonne gouvernance dans le domaine de la forêt. Cette année, la Russie ainsi que des pays voisins en Europe et dans le nord de l'Asie feront l'objet d'une attention particulière dans le cadre de cette initiative dont la Banque mondiale assure la coordination.

L'Union s'est engagée depuis longtemps à favoriser la préservation et la gestion durable des forêts dans les pays en développement. Ces dix dernières années, elle a consacré plus de 650 millions d'euros à des projets de préservation et de gestion durable des forêts en Asie, en Afrique et en Amérique latine.

L'UE participe également activement à de nombreux forums internationaux consacrés à la gestion durable des forêts dans le monde entier. Parmi ceux-ci, citons le Forum sur les forêts des Nations unies (FFNU), dont la structure et les priorités sont actuellement en cours de révision, ainsi que des initiatives régionales telles que la Conférence ministérielle sur la protection des forêts en Europe, qui rassemble plus d'une quarantaine de pays européens, dont les 25 États membres de l'UE et au sein de laquelle la Commission européenne est représentée. ■

### Pour plus d'informations

La stratégie forestière de l'UE  
[www.europa.eu.int/comm/agriculture/fore/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/agriculture/fore/index_en.htm)



© Communauté européenne

➤ Constitution européenne

Une Constitution  
pour l'Europe

# Des fondements pour un environnement meilleur

**Une lecture superficielle du Traité constitutionnel de l'UE pourrait donner à penser qu'il n'aura pas une grande incidence sur la politique environnementale. Il n'en est rien. Le texte a des implications potentielles, dont la plupart n'apparaîtront vraiment que lors de l'élaboration de nouvelles politiques ou lorsque certains principes seront invoqués devant les tribunaux et interprétés par les juges de l'UE.**

Le Traité constitutionnel ne change rien en soi au champ d'application de la politique environnementale. Force est de reconnaître cependant qu'il accorde à l'objectif majeur du développement durable une portée juridique nettement plus grande que les Traités précédents. Le développement durable se voit élevé au rang d'objectif fondamental de l'UE. Il est basé sur trois "piliers": la croissance économique, la solidarité sociale et la protection et l'amélioration de l'environnement. Il n'était pas absent des Traités précédents, certes, mais il est maintenant formulé de manière plus claire.

Il ne s'agit pas non plus d'un objectif interne de l'UE. Il figurera au nombre des critères que l'Union appliquera pour gérer ses relations avec les pays tiers dans le monde entier. La préservation et l'amélioration de l'environnement ainsi que la gestion durable des ressources naturelles de la planète seront considérées au même titre que le respect des droits de l'homme, qui est un principe directeur de l'UE dans le cadre de ses relations internationales.

## Aide internationale

La deuxième innovation majeure porte sur la protection civile. Le texte fait spécifiquement référence au rôle de l'Union européenne, qui doit collaborer avec les autorités nationales pour faire face aux conséquences de catastrophes naturelles ou d'origine humaine, que ce soit des inondations, des tremblements de terre ou des attaques terroristes.

Comme dans le cas du développement durable, le nouveau Traité reconnaît expressément la compétence de l'UE en dehors de ses frontières, l'invitant à "aider les populations, les pays et les régions confrontés à des catastrophes naturelles ou d'origine humaine". Cela consolide de facto la capacité de l'Union européenne à porter secours ou assistance dans l'hypothèse d'un nouveau Bhopal ou d'un nouveau tsunami.

Compte tenu du nombre de programmes en rapport avec l'énergie auxquels l'UE participe, il est étonnant de constater que les Traités précédents ne contenaient pas de dispositions spécifiques à ce domaine politique. La nouvelle Constitution y remédie. Non

content d'insister sur "l'exigence de préserver et d'améliorer l'environnement", le nouveau Traité évoque la nécessité de "promouvoir l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ainsi que le développement des énergies nouvelles et renouvelables".

## La lutte contre la criminalité

Les défenseurs de l'environnement pourront également s'inspirer de deux initiatives plus générales. L'une traite de la coopération judiciaire entre les États membres en matière pénale. Elle donne à l'UE le droit "d'établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans des domaines de criminalité particulièrement grave revêtant une dimension transfrontalière". Bien que cette disposition ne vise pas spécifiquement la criminalité environnementale, elle pourrait s'y appliquer en raison de sa dimension internationale.

Le Traité renforce par ailleurs le principe de la démocratie participative. Ce principe est basé sur la transparence, sur le dialogue ouvert avec les associations représentatives et la société civile ainsi que sur la large consultation des parties concernées. Le nouveau Traité donne aux citoyens le droit d'inviter la Commission européenne à soumettre des propositions législatives. Les ONG environnementales constateront dans quelle mesure ce principe sera appliqué dans la pratique lorsqu'elles chercheront à influencer sur les nouvelles politiques.

Enfin, la nouvelle Constitution renforce la capacité de la Commission à mettre à l'amende les États membres qui manquent à leur obligation d'appliquer le droit européen – un moyen de pression utile dans un domaine tel que l'environnement où les infractions sont légion. ■

## Ratification de la Constitution: état des lieux

- La Constitution a été ratifiée en Lituanie (11/11/04), en Hongrie (20/12/2004), en Slovaquie (01/02/05), en Espagne (20/2/05), en Italie (06/04/05) et en Grèce (19/04/05).
- La ratification de la Constitution est soumise à un référendum en France (29/05/2005), aux Pays-Bas (01/06/05), au Luxembourg (10/07/05), au Danemark (27/09/2005), au Portugal (octobre 2005), en Irlande et au Royaume-Uni.
- La ratification de la Constitution est soumise à un vote du Parlement en Autriche (mai 2005), en Belgique (2005), à Chypre (09/05/05), en Allemagne (12/05/05), en Slovaquie (mai 2005), à Malte (juillet 2005), en Finlande (début 2006), en Lettonie et en Suède.
- Aucune décision n'a encore été prise quant à la procédure de ratification en République tchèque, en Estonie et en Pologne.

### Pour plus d'informations

Constitution européenne  
[www.europa.eu.int/constitution/index\\_fr.htm](http://www.europa.eu.int/constitution/index_fr.htm)

► Le trafic aérien et le changement climatique



# Limiter les émissions engendrées par le trafic aérien

La croissance économique mondiale et l'explosion des compagnies aériennes à bas prix ont provoqué un boom dans le secteur du transport aérien. Le trafic passager a augmenté de près de 9 % par an au cours des 45 dernières années, soit 2,4 fois le taux moyen de croissance du produit intérieur brut. Au cours de la seule année 2004, il a progressé de 14 %.

Selon des prévisions, la flotte aérienne mondiale aura doublé d'ici 2020. Mais la médaille a son revers, à savoir l'aggravation de l'impact du trafic aérien sur notre climat. Si les émissions totales de gaz à effet de serre ont diminué de 3 % entre 1990 et 2002 en Europe, les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) générées par le trafic aérien international ont augmenté de près de 70 %.

En 2002, le trafic aérien international a engendré des émissions qui représentent 12 % du total des émissions produites par les transports au niveau national. Mais l'impact est nettement plus grand si tous les facteurs sont pris en considération. Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) qui sont rejetés par les avions à leur altitude de croisière forment de l'ozone. Ils engendrent la formation de traînées de condensation et de cirrus, qui contribuent également au réchauffement climatique. En 1999, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a estimé que l'impact total de l'aviation serait deux à quatre fois plus élevé que celui calculé uniquement en prenant en considération les émissions de CO<sub>2</sub>, même abstraction faite des effets des cirrus qui sont potentiellement importants, mais très incertains.

Pour vous donner une idée de l'ampleur du problème, sachez que chaque vol aller-retour entre Londres et New York produit, pour deux passagers, presque autant de CO<sub>2</sub> qu'une voiture particulière européenne moyenne en un an.

Ni le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques, ni les politiques communautaires existantes ne permettent de s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre provenant du trafic aérien international. Les efforts consentis au travers de l'Organisation

de l'aviation civile internationale (OACI) n'ont, à ce jour, enregistré que très peu de progrès.

## Il est urgent d'agir

Sachant que l'on s'accorde de plus en plus à reconnaître au sein de l'Union européenne que l'inaction n'est pas une option envisageable, la Commission européenne étudie la possibilité d'impliquer le secteur dans sa stratégie globale en matière de changement climatique.

Elle a procédé à une consultation via Internet pour déterminer dans quelle mesure l'opinion est sensibilisée à l'impact de l'aviation sur le changement climatique ainsi que pour recueillir des points de vue sur les orientations politiques. Par ailleurs, elle consultera le secteur de l'aviation, les ONG et d'autres parties concernées.

La Commission envisage l'adoption de divers instruments basés sur le marché, partant du principe que si les prix reflètent plus fidèlement les coûts externes, les consommateurs seront plus conscients du coût global de leurs vols, les compagnies aériennes et les aviateurs seront plus enclins à investir dans des technologies respectueuses de l'environnement et les opérateurs aériens seront davantage disposés à revoir leurs méthodes de travail. Cette approche pourrait être complétée par des politiques rationnelles visant à encourager l'innovation technologique.

Les ministres européens des Finances sont par ailleurs favorables à l'introduction de taxes sur les avions. Parmi les autres formules envisagées, citons les taxes sur les émissions générées par le trafic aérien ou l'inclusion des avions dans le système

d'échange des droits d'émission de l'Union. Le Royaume-Uni a d'ores et déjà fait savoir qu'il mettrait cette dernière option à l'étude lors de la présidence britannique de l'UE, au deuxième semestre de cette année.

## Soutien du secteur de l'aviation

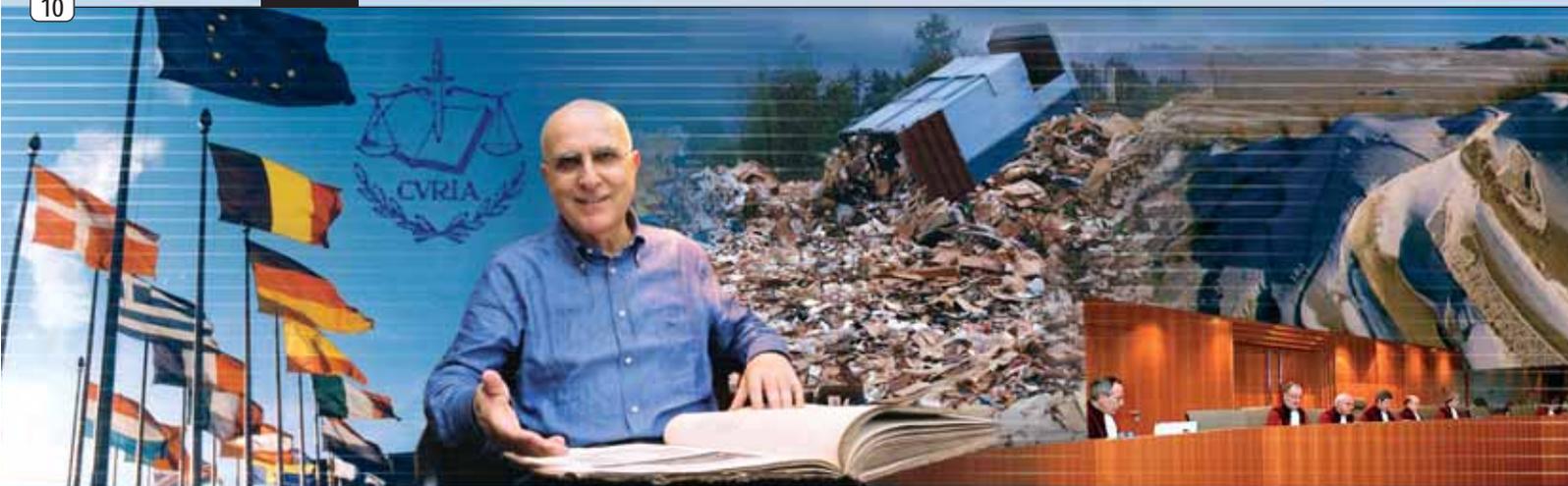
Même le secteur de l'aviation est de plus en plus conscient de la nécessité d'agir. Les aéroports européens ont demandé que les émissions de CO<sub>2</sub> soient intégrées dans le système d'échange de droits d'émission à partir de 2008, une proposition soutenue par de nombreuses compagnies aériennes qui n'ont toutefois pas adopté de position commune à cet égard.

La Commission procède à l'évaluation de l'impact économique, social et environnemental des différentes options politiques. Il est probable qu'elle proposera un train de mesures combinées, assorties des arguments qui leur sont favorables et défavorables, lors de la publication de sa Communication à cet égard qui est attendue pour l'été 2005.

Dans une Communication publiée au début de cette année, la Commission a indiqué clairement qu'elle estimait que le champ d'action de la future stratégie européenne en matière de changement climatique devrait englober tous les gaz à effet de serre ainsi qu'inclure le trafic aérien et maritime. Le Parlement européen et le Conseil européen ont également fait état publiquement de leur inquiétude. Le sixième programme d'action pour l'environnement proposait de prendre des mesures afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par l'aviation si rien n'était fait au sein de l'OACI avant 2002. Il semble que le moment soit venu de respecter cet engagement. ■

### Pour plus d'informations

Consultation publique  
[www.europa.eu.int/comm/environment/climat/aviation\\_fr.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/climat/aviation_fr.htm)



© Communauté européenne

© Cour européenne de justice



LES GRANDS THÈMES: LES INFRACTIONS

# S'approprier le droit environnemental

Plus d'un tiers de tous les cas présumés ou avérés d'infraction au droit communautaire imputables aux États membres concernent l'environnement. La Commission européenne reçoit aujourd'hui plus de 500 plaintes par an, un chiffre qui a considérablement augmenté depuis les 161 plaintes déposées en 1996.

En 2003, la Commission a porté devant la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) 58 nouveaux dossiers à l'encontre des États membres<sup>(1)</sup>. Elle affiche un taux de réussite élevé, ce qu'elle doit en partie à sa décision de n'entamer des poursuites que lorsque les litiges ne peuvent être réglés par le biais d'échanges de courriers avec les États membres incriminés.

La plupart des infractions dont les États membres se rendent coupables lorsqu'ils manquent à leur obligation d'appliquer les textes légaux sur l'environnement relèvent de quatre grandes catégories: la protection de la nature, la gestion des déchets, l'eau et l'évaluation de l'impact environnemental. Toutefois, plus de la moitié des cas dans lesquels les gouvernements ont failli à leur obligation d'informer la Commission sur la manière dont ils transposent le droit communautaire ont trait à la qualité de l'air. Les États membres ont été invités à transposer en droit national 13 Directives différentes sur ce thème entre 2001 et 2003.

Les fondements juridiques sur lesquels la Commission européenne base son droit de poursuivre les États membres qui manquent à leurs obligations légales sont inscrits à l'article 226 du Traité. Selon cet article, "Si la Commission estime qu'un État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du présent Traité, elle émet un avis motivé à ce sujet, après avoir mis cet État en mesure de présenter ses observations. Si l'État en cause ne se conforme pas à cet avis dans le délai déterminé par la Commission, celle-ci peut saisir la Cour de justice."

## Types d'infractions

Les infractions relèvent des trois grandes catégories suivantes.

- **Non-communication:** un État membre manque à son obligation d'informer la Commission des initiatives qu'il a prises pour appliquer une Directive communautaire (ce que l'on appelle les mesures nationales d'exécution, ou MNE).
- **Non-conformité:** un État membre ne transpose pas correctement une Directive en droit national.

- **Mauvaise application horizontale:** un État membre néglige des obligations imposées par le droit communautaire, par exemple la préparation de plans, le suivi des activités, la réalisation d'évaluations d'impact ou l'identification de zones spéciales (comme dans le cas du réseau Natura 2000).

Si la Commission soupçonne une infraction, elle adresse une "lettre de mise en demeure" à l'État en cause en lui donnant un délai d'au moins deux mois pour s'expliquer. Il s'agit là de ce qu'on pourrait appeler un premier avertissement. Si l'État membre en cause ne répond pas ou que sa réponse n'est pas satisfaisante, la Commission lui adresse un "avis motivé", c'est-à-dire un dernier avertissement, dans lequel elle expose les motifs de manière détaillée et donne un délai de mise en conformité.

C'est seulement une fois que ces étapes sont franchies que le litige peut être porté devant la CJCE, dont les juges décident s'il est constitutif d'une infraction et, dans l'affirmative, placent le pays en faute dans l'obligation d'y remédier. Aucune amende n'est prévue à ce stade. Si l'État membre en infraction manque à son obligation de se conformer à un arrêt de la CJCE, l'article 228 du Traité prévoit qu'après une deuxième série d'avertissements, la Commission peut le renvoyer devant la Cour de justice où il est passible d'une amende.

## Sensibilisation de l'opinion

Les citoyens européens et les ONG environnementales sont des acteurs importants du suivi des performances des autorités nationales et locales. Ce sont souvent eux qui portent des problèmes potentiels à l'attention de la Commission. Tout citoyen peut porter plainte contre un État membre dont un texte législatif, un règlement, une procédure administrative ou une pratique semble contraire au droit communautaire.

De plus, les États membres peuvent porter plainte contre d'autres États membres, mais ils doivent passer par la Commission. Quant au Parlement européen, il a lui aussi mis au jour des cas de non-conformité présumée qui ont été portés à son attention par voie de questions écrites ou de pétitions.



© Communauté européenne

© Communauté européenne

## Une priorité

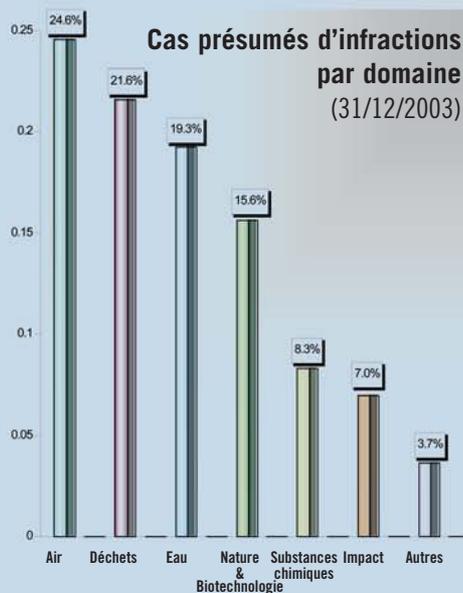
Le Commissaire en charge de l'Environnement Stavros Dimas a poursuivi une politique déjà bien établie faisant de la mise en œuvre du droit communautaire une de ses premières priorités. Stavros Dimas estime en effet que "le respect de la législation européenne sur l'environnement aide les États membres non seulement à préserver la richesse de leur biodiversité et de leurs ressources naturelles, mais aussi à offrir à leurs citoyens le cadre de vie sûr et agréable qu'ils méritent".

Pour limiter les cas de non-conformité, Stavros Dimas a proposé d'améliorer la coopération entre les États membres et d'intensifier l'assistance technique. "Nous devons travailler avec les États membres pour mieux comprendre les problèmes d'application et les résoudre", a-t-il déclaré. "Il s'agit d'un moyen qui permettra d'associer application et prévention pour progresser sur la voie de l'accomplissement de l'objectif ultime, à savoir une politique environnementale efficace." Stavros Dimas a également plaidé en faveur de la simplification et de la modernisation de la législation.

Parallèlement, la DG Environnement rationalise ses procédures de traitement des plaintes pour permettre autant que faire se peut de regrouper les plaintes individuelles et mettre ainsi au jour des problèmes sous-jacents ou de plus grande ampleur. Si la CJCE suit l'avocat général (conseiller de la cour), les poursuites engagées à propos d'un grand nombre de décharges illégales en Irlande pourraient créer un précédent judiciaire à condition que les plaintes soient "groupées" pour établir un manquement systémique. Dans cette hypothèse, le jugement rendu pourrait s'appliquer à tous les nouveaux cas de décharge mis au jour après l'arrêt de la Cour, ce qui éviterait à la Commission de devoir préparer un nouveau dossier.

En 2004, les plans de mise en œuvre relatifs aux quatre domaines problématiques ont permis d'identifier des Directives et des thèmes clés devant faire l'objet d'un dialogue intensif avec les États membres en vue de la mise en application des mesures prioritaires.

Par ailleurs, si la CJCE suit un autre avis rendu par l'avocat général en 2004, les juges pourront à l'avenir infliger des amendes forfaitaires, compte tenu des retards cumulés, au lieu de simples amendes journalières sans effet rétroactif. Dernière innovation – et non des moindres –, si elle est approuvée, la nouvelle Constitution



Source: Cinquième étude annuelle sur la mise en œuvre et le contrôle de l'application du droit communautaire de l'environnement 2003

donnera à la Cour le droit d'infliger des amendes financières dès qu'un cas de non-transposition est établi au lieu d'attendre la deuxième saisie de la Commission.

## L'impact de l'élargissement

L'année dernière (en 2004), certains membres de la commission de l'environnement du Parlement européen ont fait savoir qu'ils craignaient que l'élargissement de l'UE ne donne lieu à une forte augmentation des plaintes pour infraction, en particulier en provenance des nouveaux États membres, au point de compromettre la capacité de la Commission à traiter les dossiers. Le Commissaire a promis de surveiller l'évolution de la situation. Force est toutefois de constater que jusqu'à présent l'élargissement n'a pas provoqué de hausse spectaculaire du nombre de plaintes et que le bilan de la transposition de l'acquis communautaire, établi en fonction des notifications adressées par les nouveaux États membres à la

Commission, est satisfaisant. Parallèlement, les anciens États membres (ceux de l'Europe des 15) ont amélioré leurs performances en matière de transposition, même si quelques problèmes subsistent.

La mise en œuvre est une priorité stratégique du sixième programme d'action pour l'environnement (2002-2012) qui en appelle à une plus grande transparence, en particulier en vertu de la Convention d'Århus, qui constitue également un instrument important pour encourager les États membres à la traîne à respecter les délais de mise en œuvre. Créé en 1992 dans le but de faciliter les échanges de meilleures pratiques entre les États membres, le réseau pour la mise en œuvre et le contrôle de l'application du droit de l'environnement (IMPEL) a été rejoint par les nouveaux États membres, les pays candidats à l'adhésion et la Norvège. Grâce à ce réseau, le droit communautaire sur l'environnement est mieux compris et est plus cohérent.

<sup>(1)</sup> Cinquième étude annuelle sur la mise en œuvre et le contrôle de l'application du droit communautaire de l'environnement 2003 (Fifth Annual Survey on the implementation and enforcement of Community environmental law 2003): [www.europa.eu.int/comm/environment/law/5th\\_en.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/environment/law/5th_en.pdf)

### Pour plus d'informations

Site web EMAS de la Commission européenne  
[www.europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/droit\\_com/index\\_fr.htm#infractions](http://www.europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/droit_com/index_fr.htm#infractions)  
 Site web des infractions de la DG Environnement  
[www.europa.eu.int/comm/environment/air/index.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/index.htm)



© Communauté européenne

➤ Émissions dues aux transports

## Feu vert pour les voitures propres

Les transports sont responsables d'une grande partie de la pollution environnementale et ont un impact majeur sur le changement climatique. Avec ses partenaires internationaux, l'Union européenne prend des mesures pour s'attaquer à ce problème, mais certains responsables estiment que les constructeurs et les automobilistes doivent eux aussi participer aux efforts consentis.

Aujourd'hui, 25 % de toutes les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) sont imputables aux transports. Les véhicules polluants compromettent surtout la qualité de l'air en milieu urbain. Ils endommagent le patrimoine et suscitent de grandes inquiétudes à propos de la santé publique. Selon les derniers chiffres en date, le secteur des transports est le seul dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. Les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures ont grimpé de 22 % depuis 1990.

Le législateur et les chercheurs ont un rôle à jouer dans l'amélioration des performances des véhicules, mais la Commission européenne estime que les choix des automobilistes ne sont pas étrangers au problème. Ceux-ci roulent de plus en plus et prennent leur voiture même s'ils n'ont que de courtes distances à parcourir. De plus, ils continuent de préférer les voitures très gourmandes en carburant (dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont élevées). Pour ne citer qu'un seul exemple, prenons les véhicules loisir-travail (VLT) qui sont équipés de gros moteurs et qui présentent un faible rendement énergétique: ils sont de plus en plus prisés alors que tous les efforts devraient viser à améliorer la performance environnementale des véhicules.

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont loin d'être les seules en cause. Ainsi, les véhicules à moteur

diesel rejettent des particules ainsi que d'autres substances polluantes, telles que les oxydes d'azote générateurs d'ozone. Des niveaux élevés d'ozone troposphérique provoquent de graves troubles respiratoires, en particulier chez les asthmatiques, les enfants et les personnes âgées.

### Concevoir des véhicules moins gourmands...

Pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il est impératif que les autorités, les constructeurs, les chercheurs et les automobilistes conjuguent leurs efforts. L'Union européenne applique en la matière une stratégie qui s'articule autour de trois piliers:

- l'engagement volontaire des constructeurs automobiles à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules;
- la mention obligatoire des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des véhicules dans les points de vente, pour informer les automobilistes à propos du rendement énergétique des véhicules;
- la sensibilisation des autorités nationales en vue de les encourager à adapter la fiscalité des véhicules en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>.

### Des constructeurs automobiles montrent l'exemple

Les constructeurs européens, japonais et coréens se sont engagés volontairement à réduire de 25 % les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules entre 1995 et 2008/2009. Cet accord constitue une pierre angulaire de la stratégie adoptée par l'UE pour réduire les émissions des nouvelles voitures particulières.

Le quatrième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> adopté par la Commission européenne en 2004 montre que les constructeurs automobiles progressent. Il indique que les émissions de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures particulières vendues sur le territoire de l'Union ont diminué de 10,8 % entre 1995 et 2002, que les constructeurs européens et japonais sont sur la bonne voie, mais que les Coréens sont à la traîne. Erkki Liikanen, alors Commissaire en charge des Entreprises et de la Société de l'information, avait jugé les résultats encourageants, tout en soulignant combien les objectifs étaient ambitieux. Quant à la Corée, il avait déclaré que la Commission s'attendait à la voir redoubler ses efforts et rattraper son retard rapidement.



## Informer les citoyens

Le deuxième pilier de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> prévoit la mention obligatoire de la consommation de carburant des nouveaux véhicules dans tous les points de vente d'Europe. Certains pays, dont la Belgique, les Pays-Bas et, plus récemment, le Royaume-Uni, ont adopté des approches résolument proactives instaurant un système de codage par couleurs (similaire à celui appliqué pour les réfrigérateurs) pour amener les automobilistes à choisir des véhicules propres.

Enfin, le troisième pilier prévoit l'introduction de mesures fiscales destinées à encourager les automobilistes à choisir des véhicules plus respectueux de l'environnement. Plusieurs pays, dont le Royaume-Uni, ont adopté un régime fiscal favorable aux véhicules propres. D'autres pays envisagent également de prendre ce type de mesures. La Commission prépare actuellement une Directive sur un régime fiscal applicable aux voitures particulières qui serait variable en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Durant le second semestre de l'année 2005, la Commission passera en revue divers moyens de progresser sur la voie de l'accomplissement de son objectif de 120g de CO<sub>2</sub>/km, pour aller au-delà des engagements volontaires actuels qui sont d'atteindre les 140g de CO<sub>2</sub>/km en 2008/09.

## Concevoir des véhicules plus propres...

Soucieuse de poursuivre sur la voie de l'amélioration de la qualité de l'air, la Commission prépare un nouveau projet de normes d'émissions applicables aux voitures particulières. Les nouvelles normes, dites "EURO 5", se concentreront particulièrement sur les particules et sur les NOx qui sont rejetés par les véhicules à moteur diesel. Au moment de l'adoption des normes d'émissions "EURO 4" qui sont obligatoires depuis 2005, on pensait

qu'elles nécessiteraient l'installation de filtres à particules sur les voitures particulières à moteur diesel. Grâce aux progrès technologiques accomplis depuis lors, les normes "EURO 4" d'émissions de particules (0,025 g/km) sont respectées par la plupart des véhicules équipés de convertisseurs catalytiques d'oxydation sans nécessiter l'installation de filtres à particules. Par rapport aux normes "EURO 4", les normes "EURO 5" imposeront une forte réduction des émissions de particules.

## Changer les comportements

Dans le cadre de sa stratégie en faveur des transports durables, la Commission prend des mesures pour informer les citoyens et tenter de les amener à adopter des comportements plus respectueux de l'environnement. Organisée pour la première fois en 2000, la Journée sans voiture (22 septembre) recueille chaque année un immense succès. En 2004, pas moins de 1 446 villes situées dans 38 pays y ont participé. Le concept s'est développé pour aboutir à la Semaine de la mobilité (16-22 septembre) qui a eu lieu pour la première fois en 2002. Cette initiative est coordonnée par un large éventail d'acteurs européens, dont EURO CITIES, Énergie-Cités et Climate Alliance, des ministères nationaux, etc. et bénéficie du soutien de la DG Environnement. Chaque année, des centaines d'événements sont organisés dans toute l'Europe pour marteler le même message: les villes à trafic réduit sont plus agréables à vivre. Ils servent également à faire connaître de nombreuses solutions spécifiques contribuant à l'accomplissement de cet objectif.

Le thème retenu cette année pour la Semaine de la mobilité est "Au travail, autrement!". Du 16 au 22 septembre 2005, les citoyens européens pourront assister à toute une série d'événements destinés à accroître la sensibilisation et à encourager le débat sur la mobilité et les comportements, en particulier en ce qui concerne les voitures particulières.

Comme à l'accoutumée, la Journée sans voiture sera le point d'orgue de la Semaine de la mobilité.

Lors de la cérémonie de remise des Prix européens pour l'environnement en juin 2004, le Prix de la Semaine européenne de la mobilité (qui en est à sa deuxième édition) a été décerné à la ville de Ljubljana, en Slovénie. Au nombre des candidats présélectionnés, figuraient également la ville d'Almada, au Portugal et Las Palmas (Gran Canaria), en Espagne. Ce prix récompense des autorités locales pour des activités organisées dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité.

## Le marché mondial

La généralisation des voitures plus propres et moins gourmandes contribue à l'amélioration de l'environnement, ce qui est un objectif en soi, mais l'excellence dans le domaine de la conception et de la construction de véhicules écologiques présente un énorme potentiel commercial pour l'Europe.

Ainsi, des rapports récents indiquent que la Chine se préoccupe de l'impact environnemental des voitures particulières. Le marché chinois est une aubaine pour les constructeurs automobiles européens. Il suffit pour s'en convaincre de penser à ses millions d'habitants et à ses perspectives de croissance économique qui devraient conduire à l'explosion des ventes de voitures particulières, sans oublier les difficultés liées au marché du pétrole. En s'attaquant à ses propres problèmes de pollution et d'approvisionnement énergétique, l'Europe se place dans une position idéale pour fondre sur les marchés émergents en Asie et ailleurs dans le monde. ■

### Pour plus d'informations

Site web de la DG Environnement sur les transports  
[www.europa.eu.int/comm/environment/air-transport.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/air-transport.htm)

Semaine européenne de la mobilité  
[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)



Image satellite de Khao Lak, Thaïlande, 29 décembre 2004 © CRISP 2004

Banda Aceh, Indonésie © EC/Echo/A. Altafaj

➤ Réagir aux urgences

## L'Union européenne tire les leçons du tsunami

© Euratech, 2005

L'Union européenne a immédiatement réagi au dernier tremblement de terre qui s'est produit au large de l'île indonésienne de Sumatra en mars 2005. Plus tôt, en décembre 2004, elle a mobilisé une aide humanitaire provenant de 30 pays différents pour porter secours aux victimes du tsunami et du tremblement de terre en Asie du Sud-Est. En avril 2005, la Commission européenne a adopté une Communication importante qui jette les bases d'une stratégie plus ambitieuse dans le domaine de la protection civile dans le but de répondre efficacement aux urgences environnementales dans le monde entier.

En décembre 2004, une équipe d'experts européens s'est rendue sur les lieux du sinistre quelques heures après l'annonce du tsunami. Le Centre d'information et de contrôle (MIC), qui dépend de la DG Environnement de la Commission européenne à Bruxelles, constitue le centre nerveux des opérations. Ses fonctionnaires surveillent l'évolution des urgences 24h/24, 365 jours par an. Le MIC est constamment en contact avec les centres nationaux de protection civile et mobilise des ressources aussitôt qu'il reçoit une demande d'assistance internationale. Par exemple, suite à un appel spécifique, il a pu localiser au Danemark un stock de 4 000 doses d'immunoglobuline antitétanique et a affrété un avion sanitaire belge pour transporter le matériel.

Cependant, le MIC ne possède pas de ressources propres, ce qui limite sa capacité d'action. La Commission souhaite l'octroi de fonds pour organiser le transport (affrètement d'avions pour acheminer les vivres d'urgence) et créer un programme commun de formation des experts.

Le tsunami a démontré que les procédures internes peuvent être rationalisées, a expliqué Horst Miska du MIC. "Nous savons maintenant ce qu'il nous reste à améliorer, comme par exemple les facilités de transport". Des efforts sont également consentis en vue d'améliorer la base de données des experts et des ressources en matière de protection civile.

### Catastrophes en hausse

L'accroissement du nombre d'urgences à l'échelle mondiale implique une augmentation des demandes d'assistance en situation de crise. L'Europe subit régulièrement de graves catastrophes naturelles ou causées par l'homme. Ces dernières années, les tremblements de terre ont tué des milliers de personnes en Italie et en Grèce, les inondations ont dévasté plusieurs régions en Allemagne, en Hongrie, en Pologne, en République tchèque et en Roumanie et des centaines de milliers d'hectares de forêts ont été décimés par le feu en Espagne, au Portugal et en France. Le nombre moyen de catastrophes météorologiques et climatiques en Europe a doublé entre les années 80 et les années 90.

En avril 2005, des centaines d'experts en protection civile, ainsi que des observateurs des États membres et des pays Euromed d'Afrique du Nord ont participé à un exercice de quatre jours organisé par les autorités françaises qui consistait à simuler une catastrophe chimique majeure à Portes-lès-Valence en France. *Euratech 2005* a imaginé un scénario extrêmement réaliste, avec du feu, des nuages de gaz (non toxiques) et un avion de sauvetage. Ce scénario servait à tester la capacité des équipes médicales et d'urgence de l'Union européenne à répondre à une telle crise.

### Vers une plus grande efficacité

Bien que les gouvernements nationaux soient responsables de la protection civile, les attaques du 11 septembre ont clairement mis en évidence la nécessité, à l'échelon européen, de répondre aux urgences de manière concertée. Moins d'un mois après le 11 septembre 2001, les États membres s'étaient mis d'accord pour créer un nouveau mécanisme de protection civile destiné à faciliter la coopération d'urgence lors d'interventions de secours de grande ampleur. Ce mécanisme associe également les pays candidats à l'adhésion et les membres de l'Espace économique européen.

La Commission a proposé une augmentation de son budget annuel destiné à la formation, aux exercices de simulation et au développement de bonnes pratiques de 7 millions d'euros à 30 millions d'euros d'ici 2013.

"Nous poursuivons nos efforts afin de rendre notre assistance d'urgence encore plus efficace à l'avenir", a déclaré le Commissaire en charge de l'Environnement Stavros Dimas. "La Commission fera des propositions pour faciliter notamment le financement des programmes de formation ainsi que le transport des équipes d'urgence et du matériel. En renforçant le mécanisme de protection civile, notre volonté est de permettre à l'Union européenne de réagir le plus efficacement possible aux futures catastrophes, qu'elles soient naturelles ou causées par l'homme. De cette manière nous pourrions alléger les souffrances des victimes". ■

#### Pour plus d'informations

Consultez le site web "Protection civile" de la DG Environnement

[www.europa.eu.int/comm/environment/civil/index.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/civil/index.htm)

En bref ... En bref

## Le développement durable reste une priorité du Conseil européen

Lors de leur sommet de printemps, en mars 2005, les chefs d'État ou de gouvernement ont rappelé à quel point il était important de protéger l'environnement en Europe et ont reconnu que la stratégie de Lisbonne (2000-2010) en faveur de la croissance devait contribuer à l'objectif majeur qu'est le développement durable.

Le Conseil a lancé un appel à propositions pour redynamiser la stratégie de 2001 en faveur du développement durable, lui conférer des objectifs plus ambitieux et un système de suivi rigoureux. La nouvelle stratégie pourrait être prête d'ici la fin de l'année 2005.

Dans le domaine du changement climatique, les chefs d'État ou de gouvernement ont rappelé la nécessité de maintenir l'augmentation des températures mondiales sous la barre des 2°C au-dessus des niveaux préindustriels et ont insisté sur l'importance de l'établissement de la plus grande coopération internationale possible pour poursuivre le processus de Kyoto après 2012. Ils se sont ralliés au point de vue du Conseil des Ministres de l'Environnement, selon lequel il convient d'envisager pour les pays développés des profils de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 15 à 30 % d'ici 2020.

Le Conseil a également plaidé en faveur d'un plus grand soutien pour les éco-innovations et les écotechnologies, en particulier dans le domaine du transport et de l'énergie. Enfin, il a rappelé la nécessité de mettre fin à la perte de la diversité biologique en Europe d'ici 2010.

Les ministres européens de l'Environnement s'étaient rencontrés un peu plus tôt pour préparer leurs propositions en vue du sommet. Ils ont adressé aux chefs d'État ou de gouvernement une mise en garde: ignorer les questions environnementales pourrait, à long terme, coûter plus cher à l'Europe. Ils les ont par ailleurs instamment priés de mettre un terme à des mesures telles que des subventions publiques qui ont un effet néfaste sur l'environnement.



© Conseil de l'Union européenne

Pour plus d'informations

Conclusions de la présidence

[http://ue.eu.int/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/en/ec/84335.pdf](http://ue.eu.int/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/ec/84335.pdf)



## Approbation d'une nouvelle région Natura 2000

Grâce à l'adoption par la Commission en janvier 2005 de la liste des sites de la région boréale dans les pays de l'Europe des 15, le réseau des sites protégés Natura 2000 compte 5000 sites suédois et finlandais en plus.

Il s'agit de la cinquième région approuvée dans les pays de l'Europe des 15. Elle vient s'ajouter aux régions alpine, atlantique, continentale et macaronésienne. Ces noms font référence au type d'habitat que l'on trouve dans chaque catégorie. La région boréale est l'habitat attiré d'espèces telles que le lynx ou l'écureuil volant. Elle est faite de forêts, de marais, de tourbières et d'habitats côtiers.

La dernière liste, qui porte sur la région méditerranéenne, devrait être approuvée cette année (2005). Viendront ensuite les sites Natura 2000 des nouveaux États membres. "Le réseau Natura 2000 est essentiel pour freiner le déclin de la biodiversité en Europe d'ici 2010. Son achèvement est en bonne voie", a déclaré Stavros Dimas, Commissaire en charge de l'Environnement.

Pour plus d'informations

Région boréale

[www.europa.eu.int/comm/environment/nature/nature\\_conservation/natura\\_2000\\_network/biogeographic\\_regions/boreal/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/nature_conservation/natura_2000_network/biogeographic_regions/boreal/index_en.htm)

## Ressources naturelles: priorité du cadre financier

La croissance durable et la compétitivité sont les priorités du nouveau cadre financier de la Commission européenne pour la période 2007-2013, dévoilé en avril 2005. La gestion durable et la protection des ressources naturelles constituent l'une des cinq activités principales.

Ce cadre fixe des plafonds pour les dépenses de l'Union sous différentes rubriques et propose d'affecter, au cours de ces sept années, 404 milliards d'euros (39,5 %) à la protection de l'environnement, au renforcement du développement rural et de la compétitivité agricole ainsi qu'à la promotion d'une pêche durable.

En ce qui concerne la création de nouveaux emplois en Europe, la Commission lancera de nouvelles mesures visant à encourager l'émergence de technologies environnementales novatrices et à favoriser le développement de sources d'énergie renouvelables et efficaces.

Pour plus d'informations

[www.europa.eu.int/comm/financial\\_perspective](http://www.europa.eu.int/comm/financial_perspective)



## "Au travail, autrement!"

Comment les Européens se rendent-ils chaque jour sur leur lieu de travail? Et que peuvent-ils faire pour limiter l'impact de ces déplacements sur l'environnement? Des solutions seront proposées lors de la Semaine verte 2005.

Comme chaque année, la Journée européenne sans voiture du 22 septembre sera le point d'orgue de la semaine de la mobilité. Les villes européennes ouvriront leurs rues aux promeneurs, aux cyclistes, aux skateboarders et à tout autre utilisateur d'un moyen de transport alternatif.

En proposant des modèles de transports durables pour se rendre au travail, tels que le covoiturage, les bus, les trams et les trains, les organisateurs espèrent changer nos comportements en matière de mobilité et contribuer ainsi à réduire la congestion du trafic, les accidents de la route, les maladies respiratoires, les émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'à améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des citoyens.

Pour plus d'informations

Consultez le site web de la Semaine de la mobilité  
[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)



# Nouvelles publications de la Direction Générale de l'environnement



## Semaine européenne de la mobilité 2004 (Mobility Week 2004)

DVD, uniquement disponible en anglais, ISBN 92-894-8314-8.

La troisième édition de la Semaine européenne de la mobilité s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2004. Ce CD-ROM donne un aperçu de la conférence organisée à Bruxelles à l'occasion de la Semaine de la mobilité et permet, à travers quelques commentaires spontanés, d'en savoir plus sur ce que pensent les enfants de la mobilité.

Des rues sûres pour les enfants étaient le thème central de la Semaine européenne de la mobilité en 2004. L'objectif est de réduire les risques liés à la sécurité routière des enfants en milieu urbain. Les villes sont en effet des acteurs clés de leur sécurité sur le chemin de l'école ou les aires de jeux. Des rues sans danger pour les enfants constituent en effet une condition nécessaire à la mobilité durable. Les enfants ne seront autorisés à sortir à pied ou en vélo que si leurs parents estiment qu'ils pourront rentrer sains et saufs à la maison.



## Examen de la politique environnementale 2004 (2004 Environmental Policy Review)

Brochure, uniquement disponible en anglais, ISBN 92-894-8982-0, numéro de catalogue KH-AB-05-001-EN-C.

Cet examen de la politique de l'environnement dresse le bilan des progrès réalisés en 2004. Il fait état des derniers développements en matière de pressions environnementales et indique de quelle manière la Commission européenne a l'intention d'y répondre en 2005. Il attire particulièrement l'attention

sur la manière dont la politique environnementale peut soutenir la compétitivité. Cet examen insiste également sur la nécessité d'agir à court terme pour faire face aux changements climatiques, freiner la perte de biodiversité et réduire les incidences de l'environnement sur la santé.

## Compilation 2004 des projets LIFE-Environnement (LIFE-Environment Projects 2004 compilation)

Rapport, uniquement disponible en anglais au format électronique, ISBN 92-894-9008-X, numéro de catalogue KH-65-05-795-EN-N. Site web: [www.europa.eu.int/comm/environment/life/infoproducts/index.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/life/infoproducts/index.htm)

En 2004, le volet "Environnement" du programme LIFE a soutenu 105 projets dans le domaine de l'innovation environnementale, à hauteur de 76 millions d'euros, couvrant approximativement 33 % de la totalité des coûts des projets. Cette compilation fournit des détails sur les 105 projets soutenus ainsi que des informations de base et une description de la problématique abordée. Pour chaque projet, des informations pratiques, comprenant les coordonnées de contact, sont également fournies.

## Indicateurs environnementaux de l'UE 2005 (EU Environment related indicators 2005)

Brochure, uniquement disponible en anglais, numéro de catalogue KH-65-05-109-EN-D.

Au cours de ces 30 dernières années, l'Union européenne a mis en œuvre des mesures environnementales visant à améliorer et à protéger notre environnement. La Commission européenne a la responsabilité de sauvegarder l'environnement et de tenir le public informé. Cette brochure présente dix indicateurs environnementaux mettant en exergue des tendances en rapport avec les domaines prioritaires du sixième programme d'action

pour l'environnement: les changements climatiques; la nature et la biodiversité; l'environnement, la santé et la qualité de vie; les ressources naturelles et les déchets. Certains indicateurs permettent de savoir dans quels domaines des améliorations ont été constatées et d'autres pointent en direction des domaines dans lesquels des mesures additionnelles s'imposent.

Les publications sont disponibles gratuitement à l'adresse suivante:  
Centre d'information (BU-9 0/11), DG Environnement, Commission européenne, B-1049 Bruxelles, Belgique.  
Fax: + 32 2 29 96198  
E-mail: [env-pubs@cec.eu.int](mailto:env-pubs@cec.eu.int)

L'Environnement pour les Européens est désormais disponible, en version papier et en ligne sur le site web de la DG Environnement, dans les sept langues suivantes: anglais, français, allemand, italien, espagnol, grec et polonais. Le magazine est gratuit, n'hésitez donc pas à commander une ou plusieurs copies que vous recevrez directement chez vous par la poste ou sur votre lieu de travail partout dans le monde. Abonnez-vous en ligne via [www.europa.eu.int/comm/environment/maillingregistration/main/mailling\\_reg.cfm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/maillingregistration/main/mailling_reg.cfm)



## Sélection de Propositions et de Communications récentes

Ces documents sont disponibles sur la base de données EUR-Lex à l'adresse: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/fr/index.htm>

- > Objectifs stratégiques 2005-2009: *Europe 2010: un partenariat pour le renouveau européen. Prospérité, solidarité et sécurité* (Secrétariat général de la Commission). (COM/2005/12 final)
- > Programme de travail de la Commission pour 2005 (Secrétariat général de la Commission). (COM/2005/15 final)
- > Communication: Stratégie communautaire sur le mercure. (COM/2005/20 final)
- > Communication: Examen de la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable pour 2005. (COM/2005/37 final)
- > Rapport de la Commission: Qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne - Deuxième rapport annuel (année de référence 2003). (COM/2005/69 final)
- > Stratégie politique annuelle pour 2006 (Secrétariat général de la Commission). (COM/2005/73)
- > Communication: Rapport sur la mise en œuvre de la stratégie forestière de l'Union européenne (DG Agriculture). (COM/2005/84 final)
- > Mieux légiférer 2004 - 12<sup>e</sup> rapport (Secrétariat général de la Commission). (COM/2005/98 final)
- > Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les stratégies nationales de réduction des déchets biodégradables mis en décharge, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la Directive 31-1999/CE concernant la mise en décharge des déchets. (COM/2005/105 final)

## Agenda

- 31 mai-3 juin  
Semaine verte 2005 axée sur les changements climatiques, Bruxelles, Belgique
- 5 juin  
Journée mondiale de l'environnement 2005: *Des villes vertes - Un plan pour la planète*. International
- 13-17 juin  
Seconde réunion des Parties au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques (protection de la biodiversité et de la santé humaine contre les risques potentiels liés aux mouvements transfrontaliers d'OGM) afin de prendre des décisions sur quelques problèmes de mise en œuvre, Montréal, Canada
- 16-17 juin  
Conseil européen (réunion des chefs d'État ou de gouvernement de l'Union européenne), Bruxelles, Belgique
- 24 juin  
Conseil "Environnement" (réunion des ministres de l'Environnement de l'Union européenne) – discussion et décision sur plusieurs propositions législatives, Luxembourg
- 1<sup>er</sup> juillet  
Le Royaume-Uni succède au Luxembourg à la présidence de l'Union européenne
- 6-8 juillet  
Sommet du G8 – débat notamment sur l'action globale en matière de changements climatiques, Gleneagles, Écosse, Royaume Uni
- 14-16 septembre (dates à confirmer)  
Sommet des Nations unies - révision de la progression des objectifs du millénaire pour le développement, New York, Etats-Unis
- 16-22 septembre  
Semaine européenne de la mobilité, qui se terminera le 22 septembre par la Journée européenne sans voiture – partout en Europe



Office des publications

[Publications.eu.int](http://Publications.eu.int)