



Vingt-cinq ans de politique de protection de l'environnement de l'Union Européenne

Protection de l'air

La protection de la qualité de l'air constitue un énorme problème qui continuera à dominer les politiques de l'union au cours du siècle prochain. L'air ne deviendra pas plus propre avec seulement des contrôles stricts de la pollution. Cela exigera des changements profonds des autres politiques communautaires, nationales et même locales aussi diverses que l'énergie, le transport, le tourisme et l'aménagement paysager.

L'éventail des problèmes nécessitant l'attention de l'union est vaste : épuisement de l'ozone stratosphérique ; contrôle de l'acidification, de l'ozone troposphérique et d'autres polluants ; changements climatiques. Chaque problème affecte différents secteurs de la société et de l'industrie, et exige une solution particulière.

L'épuisement de l'ozone stratosphérique est le problème le plus facile à résoudre. Dans ce domaine, l'Union travaille dans un cadre accepté par plus de 120 pays sous les auspices du programme des Nations Unies pour l'environnement. La cible de 1996 consistant en l'élimination des chlorofluorocarbures et des halons qui appauvrissent la couche d'ozone a été atteinte, et les cibles consistant en une réduction de 35 % des HCFC avant 2004 puis en une interdiction totale en 2030 sont en bonne voie.

De même, l'Union a satisfait son obligation de réduire les niveaux de SO_2 et de NO_x de 70 % et de 30 %, respectivement, avant l'échéance fixée par la convention ONU-CEE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance.

Les émissions de gaz à effet de serre constituent le problème le plus délicat. Bien que l'Union ait pour objectif de stabiliser les émissions de CO_2 aux niveaux de 1990 d'ici à 2000, elle n'a pas pu adopter la taxe énergie/carbone proposée qui rendrait d'autres réductions possibles. Elle travaille actuellement à la promotion d'un protocole contraignant à la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques de 1992, exigeant des pays qu'ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre par étapes en 2005, en 2010 et en 2020.

L'Union cherche un accord sur une réduction de 7,5 % en 2005 et de 15 % en 2010 des émissions de CO_2 , de méthane et de protoxyde d'azote.

L'une des meilleures manières de réaliser ce but est de réduire la consommation d'énergie.

Etant donné que les régions plus pauvres tendent à consommer la plus grande quantité d'énergie par habitant, les Fonds structurels ont ciblé des projets d'infrastructures énergétiques.

La Commission européenne discute également avec les industries pétrolières et des véhicules à moteur au sujet d'importantes réductions de la consommation de carburants afin de réduire les émissions de CO_2 . En coopération avec des constructeurs de véhicules à moteur et l'industrie pétrolière, elle a mis sur pied le programme « Auto-Oil », qui commence à porter ses fruits. La Commission a proposé de nouvelles limites d'émissions rentables et des normes de qualité des carburants qui devraient aider à garantir que la qualité de l'air continuera à s'améliorer en dépit de la hausse du trafic.

Plus de 60 % du territoire de l'Union européenne souffre d'une acidification excessive, principalement dans les pays nordiques. En dépit d'importantes réductions d'émissions de SO_2 et de NO_x des centrales électriques, les charges critiques dans bon nombre de régions continueront d'être dépassées, et les plantes et la vie aquatique continueront de souffrir. Une stratégie complète visant à réduire l'acidification au-dessous des charges critiques au cours de la prochaine décennie a été publiée en 1997, mais le succès dépendra des efforts concertés visant à réduire davantage les émissions provenant du secteur des transports en particulier.

La pollution atmosphérique à court terme dans la plupart des grandes villes européennes dépasse les normes de qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) au moins une fois par an. La cause principale est le trafic, mais la contrôle des émissions des véhicules à moteur pose un problème épineux tant pour les planificateurs urbains que pour l'industrie automobile. Il s'avère toujours que la hausse du nombre de véhicules et de voyages l'emportera de beaucoup sur les avantages des contrôles améliorés des émissions.

Dans les villes, les transports en commun peuvent être une alternative à la voiture. L'Union encourage les modèles de « bonne conduite » dans les transports urbains et soutient des projets de recherche et de démonstration dans les nouvelles technologies. Les orientations dans le secteur des transports récemment publiées ouvrent la voie aux politiques de transport

durables. Parmi les recommandations, on trouve la réalisation d'un équilibre correct entre les chemins de fer, la route, les voies aériennes et l'expédition, l'implication de tous les dépositaires, la garantie du fonctionnement et de l'entretien des réseaux en convainquant les utilisateurs de payer des prix réalistes, ainsi que la prise en

compte des préoccupations environnementales dès le début de la planification.

(Brochure L'Union Européenne et l'Environnement.

Extrait de « Vingt cinq ans de politique de Protection de l'Environnement »)

Exemples des objectifs et des cibles de qualité de l'air dans le cadre du cinquième programme d'action communautaire dans le domaine de l'environnement (1)

Problème	Objectif	Evolution
Changements climatiques	« Ne pas excéder la capacité d'absorption naturelle de la planète Terre »	Peut être considéré comme la somme des actions décrites ci-dessous
Dioxyde de carbone (CO ₂)	2000 – Stabilisation aux niveaux de 1990. Réductions progressives en 2005 et en 2010	Cible Proposée
Méthane (CH ₄) Protoxyde d'azote (N ₂ O)	1994 – Identification et application de mesures de contrôle	Document de stratégie sur la réduction du méthane publié par la Commission en novembre 1996
Epuisement de l'ozone	« Travailler vers le but final consistant en l'absence d'émissions de substances qui appauvrissent la couche d'ozone »	Elimination des CFC et des halons pour 1996
HCFC	1995 – Consommation limitée à 2,6 % du niveau CFC de 1989	Réalisé
CFC, tétrachlorure de carbone, halons, III trichloréthane	Éliminés avant 1996 sauf pour quelques utilisations essentielles	Réalisé
Acidification	« Ne pas excéder les niveaux et charges critiques »	Stratégie de la Commission publiée en 1997
NO _x	1994 – Stabilisation aux niveaux de 1990 2000 – Réduction de 30 % des niveaux de 1990	Cible de 1994 atteinte Peu susceptible d'être atteinte sans mesures complémentaires
SO ₂	2000 – Réduction de 35 % par rapport aux niveaux de 1985	Réalisée en 1994

(1) Environment in the European Union, Agence européenne pour l'environnement, Copenhague, 1995.