

Réponse aux consultations de la Commission européenne sur le *Pacte Vert* pour l'Union européenne

Réponses présentées par les étudiants de l'Equipe de Droit de la Consommation et du Marché
de l'UMR 5815 *Dynamiques du droit* de l'Université de droit et de science politique de
Montpellier



**UNIVERSITÉ
DE MONTPELLIER**

Ont participé à cette réponse à consultations :

Chloé ALIADIERE	<i>Economie durable</i>
Zahwa BENDOUMA	<i>Numérisation de la société</i>
Emilie CHENAL	<i>Ecosystèmes et biodiversité</i>
Mathilde COLOMER	<i>Ecosystèmes et biodiversité</i>
Kevin FAVRE	<i>Incitations comportementales</i>
Audrey GARCIA	<i>Economie circulaire</i>
Flavie HORTEFEUX	<i>Construction et rénovation</i>
Matthias HUYGHE	<i>Economie circulaire</i>
Florian KERRIEN	<i>Énergie propre, abordable et sûre</i>
Anthony LEPERE	<i>Mobilité durable et connectée</i>
Anaïs MERLOS	<i>Economie durable</i>
Charlotte MILIN	<i>Economie durable</i>
Maureen MULTON	<i>Système alimentaire juste</i>
Mallaury PAOLPI	<i>Construction et rénovation</i>
Judith QUIDU-TUDELA	<i>Incitations comportementales</i>
Soukaina RACHAD	<i>Numérisation de la société</i>
Babak SABETRAFTAR	<i>Énergie propre, abordable et sûre</i>
Elodie SOISSONS	<i>Economie circulaire</i>
Inés THOUAMI	<i>Numérisation de la société</i>
Dévina VAZ	<i>Mobilité durable et connectée</i>
Valentine VERDONCK	<i>Economie circulaire</i>
Enzo VERRECHIA	<i>Numérisation de la société</i>

Lien hypertexte renvoyant vers la page de la promotion :

<https://cdcm-montpellier.com/actualites/les-promotions/>

Travail supervisé par M. Malo Depincé, Maître de conférences en droit privé, Docteur en Droit, Titulaire de l'Habilitation à diriger des Recherches (HDR).

Le mot du Directeur du parcours : Ce document est le résultat de réflexions de jeunes étudiants français en cinquième année de droit, ressortissants de l'Union européenne et soucieux de participer à la construction de celle-ci. Conscients des enjeux et des critiques à son encontre (les avis des étudiants à ce sujet sont des plus partagés), ils ont choisi de faire entendre leur voix pour la construction d'une Europe plus soucieuse de l'environnement et de tous les enjeux que cette préoccupation soulève également (alimentation, construction des territoires, etc.).

Il présente les caractéristiques d'un travail passionné (c'est, il faut l'espérer, une des grandes qualités encore de la jeunesse) mais que leur rigueur a su tempérer pour faire des propositions concrètes et éviter les proclamations sans solutions pratiques.

Je tiens ici à les remercier chaleureusement pour leur énorme investissement.

Le mot des étudiants du parcours : Soucieuse de participer à la transition vers un monde plus propre, la promotion 2019-2020 du Centre du Droit du Marché et de la Consommation a souhaité participer à cette consultation. Spécialistes, par leur formation de droit du marché et tout particulièrement des droits de la consommation et de la concurrence, les étudiants ont mis à profit leurs compétences tout comme leurs connaissances dans un travail de groupe réalisé dans un esprit de cohésion et d'entraide. Le groupe a souhaité proposer des solutions concrètes pour inscrire l'Union européenne dans une démarche de développement durable.

Remerciements : La promotion tient à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la production de cette consultation. Elle souhaiterait d'abord remercier leur directeur de Master, Malo DEPINCÉ, professeur de Droit à l'université de Montpellier, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter notre réflexion. La promotion remercie également la Commission Européenne pour lui donner, par cette consultation ouverte, la possibilité de proposer des solutions concrètes s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

La promotion tient en outre à témoigner toute sa reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire :

Madame Hélène ROUSSEL et Monsieur Fabien BLASCO, travaillant à la métropole de Montpellier, pour avoir accompagné les étudiants dans la recherche de solutions concrètes dans le domaine de la mobilité durable et connectée.

L'ensemble des professeurs de la promotion pour nous avoir accompagné pour la réalisation de ce travail.

SOMMAIRE

THÉMATIQUE 1 : LA COOPÉRATION DES ÉTATS POUR UNE ÉCONOMIE DURABLE 18

Objectif 1 : Inciter les Etats à diminuer leurs gaz à effet de serre en adoptant une fiscalité incitative 20

Objectif 2 : Mobiliser les investisseurs dans des fonds responsables et éliminer les subventions nuisibles 24

Objectif 3 : La régulation des Etats membres de l'UE en matière environnementale 29

THÉMATIQUE 2 : UN APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE PROPRE, ABORDABLE ET SÛR 37

Objectif 1 : Le Réseau transeuropéen énergie : l'amélioration de l'interconnexion entre les États 41

Objectif 2 : Le développement des interconnexions doit aussi servir à favoriser l'intégration des ENR dans le mix énergétique pour un marché européen pleinement connecté et interconnecté. 42

Objectif 3 : Nécessité d'agir dans le domaine de la taxation de l'énergie en Europe 45

Objectif 4 : Favoriser la libre circulation de l'énergie et la concurrence dans le marché intérieur pour une énergie abordable 47

Objectif 5 : L'une des principales pistes formulées par la commission, c'est bien de favoriser la construction de nouvelles éoliennes en mer 49

THÉMATIQUE 3 : LA NUMÉRISATION DE LA SOCIÉTÉ 51

Objectif 1 : Favoriser les investissements dans le secteur du développement durable 53

Objectif 2 : Lutter contre l'obsolescence programmée 56

Objectif 3 : Lutter directement contre la pollution numérique 58

Objectif 4 : Lutter indirectement contre la pollution numérique 60

THÉMATIQUE 4 : MOBILISER LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE EN FAVEUR D'UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE 63

Objectif 1 : La prévention et la réduction des déchets d'emballage 66

Objectif 2 : L'augmentation de la part de déchets recyclés à partir de techniques existantes	76
Objectif 3 : La sensibilisation de la population au recyclage	79
Objectif 4 : Inciter les entreprises à fournir des produits plus durables, et sensibiliser le consommateur par l'information sur les enjeux de la durabilité des produits	81
THÉMATIQUE 5 : CONSTRUCTION ET RÉNOVATION ÉCONOMES EN ÉNERGIE ET EN RESSOURCES	85
Objectif 1 : Informer le consommateur de manière claire et compréhensible	87
Objectif 2 : Harmoniser les exigences en matière de performance énergétique du bâti neuf	90
Objectif 3 : Inciter à la rénovation	95
Objectif 4 : Rallonger la durée de vie du bâti construit et rénové	99
THÉMATIQUE 6 : ACCÉLÉRER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE ET CONNECTÉE	101
Objectif 1 : Appels de fonds pour soutenir le déploiement de points de recharge et de ravitaillement publics dans le cadre d'une infrastructure pour carburants alternatifs & Réexamen de la directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs et du règlement sur le réseau transeuropéen de transport	104
Objectif 2 : Proposition de normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion	112
Objectif 3 : Evaluation des options législatives pour stimuler la production et la fourniture de carburants alternatifs durables pour les différents modes de transports	121
Objectif 4 : Proposition révisée de directive sur le transport combiné	124
Objectif 5 : Initiatives visant à accroître et à gérer plus efficacement la capacité des voies ferrées et fluviales	126
THÉMATIQUE 7 : « DE LA FERME À LA TABLE » : CONCEVOIR UN SYSTÈME ALIMENTAIRE JUSTE, SAINT ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT	131
Objectif 1 : Concevoir un système alimentaire « juste »	133
Objectif 2 : Articuler la transition écologique et la politique agricole pour faire de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité de premier plan	135
THÉMATIQUE 8 : PRÉSERVER ET RÉTABLIR LES ÉCOSYSTÈMES ET LA BIODIVERSITÉ	137
Objectif 1 : Préserver la biodiversité et protéger les écosystèmes	140

Objectif 2 : Réduire la productivité intensive et favoriser l'agroécologie	144
Objectif 3 : Réduire la pollution « eau, air, sol et lumineuse »	147
Objectif 4 : Prévoir la primauté du droit de l'environnement sur les échanges commerciaux	150
Objectif 5 : Créer un organisme scientifique indépendant	153
THÉMATIQUE 9 : LES INCITATIONS COMPORTEMENTALES	156
Objectif 1 : Inciter les citoyens à adopter un comportement plus écologique	158
Objectif 2 : Doter durablement les institutions de ce nouvel outil pour l'action publique	163

RESUMÉ DES PROPOSITIONS PAR THÉMATIQUES

THÉMATIQUE 1 : LA COOPÉRATION DES ÉTATS POUR UNE ÉCONOMIE DURABLE

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Recourir à la compétitivité écologique dans le secteur du transport aérien ;
- Réduire la consommation de biens produits à l'étranger en mesurant l'empreinte de consommation ;
- Adopter une tarification carbone afin d'accélérer la transition écologique ;
- Instaurer une taxe kilométrique, fonction du type de transport utilisé.
- Imposer des investissements ciblés autour de certains pays et de certains domaines ;
- Création d'un processus de certification des investissements sous forme de label vert grâce à un fléchage des investissements ;
- Élimination des énergies solides en prenant en compte l'énergie cachée au cours des importations ;
- Mobilisation du secteur bancaire grâce à la mise en place d'un engagement, au niveau européen, de désinvestissement au sein des secteurs des énergies fossiles.
- Établir une instance de recours pour une « réglementation environnementale pro-business » qui imposerait des règles environnementales aux dirigeants d'entreprises notamment en matière de consommation d'énergie, de gestion des stocks pour certaines entreprises. Cette instance aurait aussi un rôle d'information pour tout intéressé en la matière ;
- Mise en place de formations pour les entreprises notamment pour les aider à mieux gérer leurs stocks et prévisionnel ;
- Raccourcir le délai de transposition des directives à 6 mois en matière environnementale ;
- Moderniser la concurrence en matière d'éco organismes dans certains États comme la France ;
- Imposer aux annonceurs publicitaires une taxe publicitaire en faveur de la préservation de l'environnement ;
- Valoriser l'utilisation des transports en commun en imposant une mise en concurrence des opérateurs de transports publics.

THÉMATIQUE 2 : UN APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE PROPRE, ABORDABLE ET SÛR

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Développer de nouveaux projets durables de connexion entre les Etats et non des projets ne permettant pas d'atteindre les objectifs de réduction de CO2 ;
- Localiser les infrastructures qui nécessitent des travaux de raccordement et les ajouter à la liste des projets d'intérêts commun de l'union européenne ;
- Développer les projets de production d'énergies renouvelables ;
- Créer et l'améliorer des corridors entre les États permettant des meilleurs échanges ;
- Supprimer les Subventions incompatibles avec le projet européen du pacte vert, notamment celles accordées aux combustibles fossiles ;
- Revoir les exonérations prévues dans le domaine de l'aviation et du transport maritime ;
- Instaurer un mécanisme de taxation qui prendrait en compte le contenu énergétique. Il faudrait prévoir un minima de taxe sur les combustibles les plus polluants pour tous les États membres.
- Donner accès aux consommateurs européens des outils comparatifs des prix moyens fixés par les fournisseurs d'énergies sur le marché, sur le territoire et dans l'Union européenne ;
- Créer une plateforme permettant de comparer les points qui intéressent le consommateur afin de garantir la transparence du marché et donner la possibilité de faire son choix en connaissances de cause : le prix, le type d'énergie produite par le fournisseur, les recherches entamées et les futurs objectifs ;
- Suppression des taxes douanières pesant sur les consommateurs finaux d'électricité pour favoriser le marché intérieur et supprimer les dernières barrières à un choix limité aux fournisseurs nationaux prépondérant (en France, la TICFE ou CSPE, Taxe Intérieure sur la Consommation Finale d'Électricité) ;
- Une procédure d'autorisation des parcs éoliens en mer unique et uniformisée dans l'Union européenne avec l'organisation de l'étude d'impact et de l'enquête publique antérieure à l'appel d'offre, entièrement prise en charge par l'État membre concerné ;
- La suppression de l'enquête publique dans la procédure d'autorisation des parcs éoliens en mer, par exception au procédure classique.

THÉMATIQUE 3 : LA NUMÉRISATION DE LA SOCIÉTÉ DE LA SOCIÉTÉ

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Valoriser par la publicité les entreprises respectant un certain cahier des charges. Ce cahier des charges fera la promotion des entreprises utilisant les nouvelles technologies pour diminuer l'impact de leur activité sur l'environnement ;
 - Faire la promotion, auprès de tous les citoyens européens et par tout moyen, du Pacte Vert. Cette promotion aura pour objectif, notamment, d'influencer les plans d'investissements pour 2021 dans le cadre des fonds européens structurels et d'investissement ;
 - Donner le pouvoir à la Commission Européenne de fixer une durée de vie minimale des produits en procédant par catégorie ;
 - Encourager et faciliter les modes alternatifs de centralisation de la donnée : l'exemple de l'Edge computing ;
 - Favoriser l'information du consommateur concernant l'empreinte environnementale. Ceci en imposant aux professionnels une notation des produits numériques qu'ils commercialisent.
-

THÉMATIQUE 4 : MOBILISER LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE EN FAVEUR D'UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Créer une organisation, une commission ou un conseil chargé uniquement de la question de l'économie circulaire qui aurait pour mission de surveiller, de vérifier les budgets alloués et de contrôler le cahier des charges de ces derniers ;
- Réduire les emballages en favorisant des emballages réutilisables ou lavables par les entreprises, les emballages sur mesure et développer la vente en vrac ;
- Réduire les substances nocives des emballages et favoriser ceux les plus respectueux de l'environnement et de la santé ou favoriser de nouvelles matières composant ces emballages ;
- Financer de nouvelles entreprises de recyclages et favoriser les entreprises fabricant des produits recyclés grâce à l'arrêt de certaines aides aux entreprises ne respectant pas les objectifs du pacte vert ;

- Sensibiliser la population au recyclage par des campagnes d'information, d'éducation et par des initiatives participatives et d'étiquetage clair et compréhensif des produits recyclés ou recyclables ;
 - Lutter contre l'obsolescence programmée : définir au niveau européen et sanctionner civilement les entreprises pratiquant l'obsolescence programmée ;
 - Généraliser la mise en place d'un indice de durabilité obligatoire ;
 - Créer un fonds européen de financement des services de réparation ;
 - Créer un label européen certifiant les produits durables ;
 - Sensibiliser le consommateur par l'information sur les enjeux de la durabilité des produits.
-

THÉMATIQUE 5 : CONSTRUCTION ET RÉNOVATION ÉCONOMES EN ÉNERGIE ET EN RESSOURCES

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Créer un label uniquement dédié à la construction et la rénovation écologiques ;
 - Créer un guichet unique pour l'obtention de ce label ;
 - Définir le bâtiment à consommation quasi-nulle en s'inspirant de la RT 2012 française ;
 - Réglementer à partir des expérimentations des États membres pionniers ;
 - Encourager les États membres à la création d'un régime fiscal incitant à la rénovation ;
 - Réglementer la durée de vies des bâtiments.
-

THÉMATIQUE 6 : ACCÉLÉRER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE ET CONNECTÉE

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Soutenir le développement des carburants alternatifs par les États membres les plus avancés en attribuant des aides locales voire régionales et aider les États membres les plus en marge à entamer, voire à accélérer, leur transition ;

- Mettre un terme aux énergies fossiles en supprimant progressivement les exonérations fiscales accordées aux producteurs et aux utilisateurs des énergies fossiles ;
- Multiplier le nombre de points de ravitaillement en énergie propre ou neutre (bornes de recharge électriques, stations de ravitaillement en gaz naturel, stations de ravitaillement en hydrogène) et donner les moyens aux Etats membres des zones en marge de se doter de nouveaux systèmes de ravitaillement et promouvoir un déploiement de ces bornes ou point de ravitaillement sur les grands axes (axe central et axe global) ;
- Développer un fond pour les investisseurs afin que la recharge de la voiture électrique se fasse plus rapidement ;
- Mettre à la disposition de tous les citoyens une fiche d'information permettant d'indiquer de manière claire, lisible et compréhensible les équivalents quant aux différentes énergies qui sont à leur disposition afin d'indiquer ou de rappeler les avantages financiers aux consommateurs ;
- Mettre en place un système de bonus écologique pour le GNV qui permet d'obtenir de bonnes performances tout en respectant les externalités négatives pouvant impacter l'environnement ;
- Procéder à la révision du règlement RTE-T en vue d'accélérer le déploiement de véhicules et de navires à émissions faibles ou nulles. Prendre en considération les résultats de la consultation publique menée d'avril à juillet 2019. De même, un renouvellement de la cartographie sera nécessaire pour adapter le règlement aux enjeux contemporains. Enfin, il conviendra de prendre en considération les informations contenues dans le règlement 2018/0138(COD) relatives aux mesures de rationalisation pour faire progresser la réalisation du réseau transeuropéen de transport ;
- Procéder à la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs. Prendre en considération les résultats de la consultation publique qui se terminera le 26 mars 2020 ;
- Modifier l'utilisation habituelle des usagers de la route par la mise en avant des mesures de bonus/malus. Les mesures de bonus/malus pourraient être étendues de manière annuelle à la possession et non plus à l'acquisition du véhicule ;
- Inciter tous les ressortissants européens à participer à ces mesures en les mettant en place ou en améliorant le système des pics de pollution urbaine ;
- Mettre en place un bonus pour les vélos à assistance électrique ou encore une indemnité kilométrique vélo. Dans le même temps, soutenir financièrement les collectivités territoriales dans leurs projets visant à développer les transports publics et le vélo ;

- Instaurer, à l'échelon européen, une éco-taxe kilométrique pour les poids lourds sur chaque réseau routier national non concédé ;
- Améliorer les performances environnementales du fret routier (adoption d'une réglementation commune sur l'adaptation des vitesses, péages sans arrêt, formations éco-conduite) et créer une nouvelle réglementation sur la pollution atmosphérique (Norme Euro VII) ;
- Renforcer les normes de pollution atmosphériques en imposant la création de zones à faibles émissions, de taxes de pollution urbaines ou d'une régulation du trafic en période de pic de pollution ;
- Créer des comités transfrontaliers qui auront pour rôle de mener des études de terrain et de mettre en place une cartographie des zones dont ils auront la charge ;
- De même, les normes atmosphériques devront être revues et notamment celle concernant les transports routiers (Norme Euro 6) en créant, comme précédemment énoncé, une nouvelle Norme Euro 7 ;
- Modifier les comportements des acteurs du secteur maritime et fluvial notamment en optant pour des carburants de substitution plus propres que les énergies fossiles, mais également en modifiant les habitudes lors des amarrages et du stationnement à quai ;
- Améliorer la qualité de l'air près des aéroports en incitant les compagnies à utiliser des biocarburants et des solutions de substitutions pour l'ensemble des véhicules au sol. A court et moyen terme, assurer et aider au développement des centrales de traitement de l'air à proximité des aéroports les plus polluants au sein de l'Union ;
- Favoriser les projets régionaux qui ont pour ambition de lutter contre la congestion des villes et accompagner les Etats les moins avancés dans ce domaine à opérer une transition en débloquant les fonds nécessaires ;
- En ce qui concerne la révision de la directive trois mesures phares devront être mises en avant : proposer des exonérations ou des indemnisations aux transports de marchandises et de personnes qui privilégieront l'utilisation de carburant propre ; favoriser et intégrer l'utilisation du transport multimodal en proposant des grilles tarifaires d'aides ou de subventions qui seraient fonction de la part de multimodal employée pour un trajet donné ; mettre à jour l'Annexe contenue dans cette directive pour que soient pris en considération les nouveaux carburants et les nouvelles technologies utilisés dans le monde du transport actuel ;
- Travailler de concert avec les organisations internationales (OACI pour l'aviation et OMI pour le transport fluvial et maritime). Une révision raisonnée des quotas accordés sera nécessaire et les échanges devront s'opérer en toute transparence. Des consensus devront être trouvés entre les parties pour permettre de réduire les émissions de GES causés par les navires et des avions ;

- Reprendre et adapter l'idée d'une « Eurovignette » en fonction de grilles tarifaires justifiée et calculée selon un nombre de kilomètres parcourus ;
 - Reprendre la proposition révisée de directive sur le transport combiné en dédier une partie du texte au réaménagement et/ou à la construction des infrastructures permettant de répondre aux objectifs posés ;
 - Les conditions d'éligibilité aux aides dans la proposition révisée de directive sur le transport combiné des acteurs de la multimodalité (du transporteur à l'État membre) devront être clairement précisées et adaptées en fonction des acteurs visés. Les aides doivent être calculées de façon efficace et répondre à des objectifs précis. Ainsi, une grille devrait être établie en cohésion avec les principaux acteurs pour fixer des critères d'aides et pour réaliser une étude d'impacts économiques et écologiques des projets envisagés.
 - Réduire les trajets routiers et favoriser un double transport plus propre (navire ou avion pour le trajet le plus long et transports routiers pour les trajets courts) ;
 - Modernisation et « écologisation » de la flotte. Des aides devront être mises en place pour renouveler la flotte de navires destinés au transport de fret et de marchandises ;
 - Mise en avant des nouveaux systèmes d'alimentation électrique ou de systèmes améliorés ;
 - Construire une infrastructure de transport par voie navigable résiliente ;
 - Favoriser l'utilisation des cours d'eau intérieurs et principalement des canaux fluviaux pour acheminer les marchandises vers les points de livraison les plus proches (Par exemple : En 2019, la France entame la construction du canal à grand gabarits Seine-Nord Europe) par le biais de prime versée par l'Union européenne ;
 - Circuler à plein et taxer les transports à vide. Cet objectif pourra être atteint avec une utilisation raisonnée du réseau et notamment de la 5G ;
 - Gestion du trafic intelligent par la 5G. La 5G devrait avoir pour répercussion dans le domaine des transports une diminution de la pollution et une augmentation de la sécurité notamment routière. En effet, l'erreur humaine est l'une des principales causes d'accident de la route. Si les capacités de la 5G sont développées, la technologie de communication V2X (*Cellular Vehicle to Everything*) qui permet la transmission d'informations d'un véhicule à une autre entité, aura pour conséquence une diminution du nombre d'accidents sur la route mais également une optimisation de la circulation ainsi qu'une réduction des émissions pourra être déployée ;
 - Développement de systèmes d'assistance (cela a été précédemment développé).
-

THÉMATIQUE 7 : «DE LA FERME À LA TABLE» : CONCEVOIR UN SYSTÈME ALIMENTAIRE JUSTE, SAIN ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Orienter la politique alimentaire vers la lutte contre la « faim du monde » en optant pour une distribution proportionnelle des productions alimentaires ;
- Concevoir un système de notation des produits alimentaires obligatoire visible à l'achat et disponible par voie numérique.
- Bouleverser les pratiques alimentaires et agricoles par une mutation écologique et non plus dans le sens d'une simple transition écologique ;
- Intégrer des mesures drastiques pour lutter contre le gaspillage : contrôler et sanctionner le gaspillage alimentaire ;
- Rééquilibrer les régimes alimentaires vers moins d'aliments d'origine animale ;
- Revaloriser le vrac dans les grandes surfaces alimentaires ;
- Réviser la politique agricole commune pour privilégier la qualité environnementale de la production.

THÉMATIQUE 8 : PRÉSERVER ET RÉTABLIR LES ÉCOSYSTÈMES ET LA BIODIVERSITÉ

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Poursuite des objectifs fixée par la Commission sur la préservation de la biodiversité ;
- Soutien de la Commission des politiques de relance économiques basé sur la préservation écologique ;
- Changement du système productiviste agricole vers un système d'agriculture écologique ;
- Interdiction des pesticides les plus nuisibles ;
- Renforcer l'accessibilité aux transports en commun ;
- Promouvoir l'agroécologie ;

- Interdire l'éclairage des enseignes lumineuses de nuit dès lors que plus personne n'occupe les lieux ;
 - Prévoir la primauté du droit de l'environnement sur les échanges commerciaux ;
 - La réglementation EMAS devient d'application contraignante pour les entreprises de moins de 500 salariés ayant une activité polluante ;
 - Création d'un organisme scientifique indépendant.
-

THÉMATIQUE 9 : LES INCITATIONS COMPORTEMENTALES

Propositions générales pour l'ensemble de la thématique :

- Promouvoir l'expérimentation de *nudges* verts dans le cadre du Pacte vert, à tous les niveaux de l'action publique, par la publication de guides pratiques à destination des administrations et des politiques ;
- Créer un *nudge* unit au sein d'une institution européenne existante telle que le Centre commun de recherche ou l'Agence européenne pour l'environnement ;
- Poser le principe que l'emploi de ces nudges doit être totalement transparent pour les citoyens de l'Union européenne.

EXPOSÉ

THÉMATIQUE 1 : LA COOPÉRATION DES ÉTATS POUR UNE ÉCONOMIE DURABLE

Introduction

L'économie durable prend en compte les aspects sociaux et environnementaux de manière à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

Le développement d'une économie durable renforce notamment la compétitivité des entreprises. À ce titre, elle permet une pleine efficacité de l'utilisation des ressources naturelles et humaines en réduisant la dépendance aux fluctuations de prix des matières ou énergies importées. Il est donc nécessaire que les États coopèrent et s'allient en faveur du développement d'une économie durable.

L'Union Européenne a un rôle déterminant en la matière en ayant le pouvoir d'émettre des règlements et directives s'imposant aux États membres. Cependant, dans son Pacte vert, la Commission européenne est lucide et prévoit que son ambition environnementale ne pourra aboutir si l'Europe est seule à agir. En effet les facteurs sont d'ordre mondial, les efforts de l'Europe doivent donc se déployer à l'international.

Dans la perspective de réguler les États en matière d'environnement durable et de former une certaine cohésion entre ces derniers, il sera proposé certaines recommandations. Au sein de ces recommandations, il sera évoqué la fiscalité incitative, la mobilisation des investisseurs et la fin des subventions nuisibles et enfin la régulation des États membres de l'UE.

Objectif 1 : Inciter les Etats à diminuer leurs gaz à effet de serre en adoptant une fiscalité incitative

Problème : Dans son Pacte vert, la Commission européenne soutient le principe d'une taxe carbone sur les partenaires commerciaux extérieurs à l'Union avec un mécanisme d'ajustement aux frontières. En effet, l'idée est de réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du territoire de l'Union européenne. Toutefois, cette mesure ne pourra être effective que si les importations de CO₂ de l'étranger sont elles aussi réduites. Par ailleurs, le fait de taxer seulement les entrepreneurs et les travailleurs installés sur le territoire de l'Union européenne poserait un problème en termes de concurrence déloyale par rapport aux états extérieurs à l'Union. Il s'agit donc de taxer uniformément les partenaires commerciaux en adoptant une fiscalité incitative afin que l'objectif de réduction de gaz à effet de serre soit effectif.

Justifications

Il s'agit de penser le respect de l'environnement comme un levier de performance, en mettant l'accent sur une logique de compétitivité écologique, et dès lors, de passer d'une fiscalité punitive à une fiscalité incitative.

1) Recourir à la compétitivité écologique dans le secteur du transport aérien

Il s'agirait d'abord de prendre des mesures concrètes concernant des secteurs spécifiques, et notamment, celui du transport aérien. Le transport aérien contribue au réchauffement climatique, en comptant pour 2 % des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, taxer uniformément le transport aérien peut s'avérer contre-productif car une telle logique ne valorise pas les efforts de ceux qui sont déjà engagés dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, la neutralité carbone a déjà été atteinte par certains, notamment en France. Dès lors, il serait préférable de cibler les moins vertueux et de les engager à progresser.

Il est donc possible de recourir à la compétitivité écologique. Par exemple, le système de bonus/malus dans le secteur automobile a permis de flécher des actes d'achat vers des véhicules plus vertueux. Opérer de la même manière dans le secteur aérien pourrait donc avoir des effets bénéfiques.

En utilisant une modulation volontariste des redevances aéroportuaires en fonction de l'empreinte environnementale effective de chaque type d'avion, les compagnies seraient davantage incitées à renouveler leurs flottes et à investir dans des appareils plus propres qui consomment moins. En outre, il serait opportun de mettre en place un abattement de la redevance d'atterrissage de 5 % à 10 % pour ceux qui consomment moins, ce qui permettrait une accélération de la transition écologique.

Ensuite, la Commission pourrait adopter des mesures visant à appliquer une modulation de « l'écocontribution », récemment adoptée, privilégiant les aéroports ayant déjà atteint la neutralité carbone, et ce, à recettes constantes pour les États.

Cette modulation représenterait donc un critère de compétitivité écologique pour les compagnies et serait une mesure incitative pour les aéroports qui n'ont pas encore atteint la neutralité carbone¹.

2) Réduire la consommation de biens à l'étranger en mesurant l'empreinte de consommation

Le fait de réduire les gaz à effet de serre au sein de l'Union tout en continuant à consommer les mêmes biens produits à l'étranger constituerait une opération blanche pour le climat. Le fait de réduire les gaz à effet de serre au sein de l'Union tout en continuant à consommer les mêmes biens produits à l'étranger constituerait une opération blanche pour le climat et une contrainte supplémentaire pour les seules entreprises européennes.

Il s'agirait donc de mesurer l'empreinte de consommation. L'empreinte carbone est composée des émissions directes des ménages et des gaz à effet de serre résultant de la fabrication des biens et services qu'ils consomment. A l'échelle mondiale, cette empreinte carbone représente 749 millions de tonnes de CO₂ en 2018². Depuis 1995, une hausse significative a été constatée. Elle est liée à la hausse des importations. L'augmentation de ces importations contribue à la progression du niveau de l'empreinte carbone. Ces émissions importées sont notamment associées aux consommations de matières premières, comme les combustibles fossiles. En prenant l'exemple français, il est possible de s'apercevoir que les émissions importées représentent plus de la moitié de l'empreinte carbone de la France (57% en 2018). Face à ce constat, il s'agirait donc d'accentuer les efforts sur la baisse de l'empreinte carbone à l'échelle de l'Union européenne. L'empreinte de consommation est l'un des indicateurs qui permet de mesurer les émissions de gaz à effet de serre. Elle recense les émissions résultant de l'usage final des biens et services dans une économie. L'Union européenne est le premier importateur net d'émissions de CO₂, avec une empreinte de consommation qui dépasse de 23% les émissions de son territoire (20% au Japon et 5% aux Etats-Unis).

Par conséquent, pour éviter que le Pacte Vert ne provoque des fuites de carbone, des mesures peuvent être prises. D'abord, par l'adoption de modes de consommation plus sobres, limitant les achats de biens importés à faible coût et fortement émetteurs de CO₂ dans leurs pays d'origine. Ensuite, par la protection commerciale des frontières, via une taxe à l'importation (justifiée non pas par le fait que les produits sont importés depuis un État tiers, mais qu'ils ont parcouru une longue distance ce qui a généré un coût carbone) renchérissant ces biens importés.

3) Adopter une tarification carbone afin d'accélérer la transition écologique

Le second secteur qui peut être pris en compte par la Commission est celui des énergies fossiles. En effet, dans son rapport « *Production Gap* », le programme des Nations unies pour l'environnement (Unep) a calculé l'empreinte carbone de production pour l'année 2017. Les pays les plus émetteurs de CO₂ sont l'Arabie saoudite et l'Australie, moyennement peuplés, mais gros exportateurs d'énergie fossile.

¹ Source : *Transition écologique de l'aérien : pour une fiscalité incitative* - DOMINIQUE THILLAUD 24 janvier 202 - Les Echos

² Commissariat général au développement durable, janvier 2020 – L'empreinte carbone des français reste stable

Il s'agirait donc d'inciter ces pays tiers, par des mesures concrètes, à ce qu'ils renoncent à exploiter une grande partie des gisements accessibles. Ce désinvestissement des énergies fossiles permettrait donc d'accélérer la transition énergétique.

Pour ce faire, une tarification carbone qui renchérisse fortement le coût des énergies fossiles est nécessaire afin de financer ce désinvestissement massif.

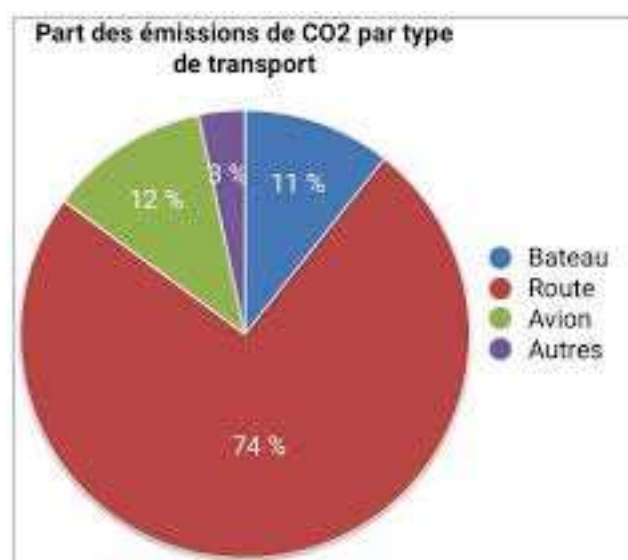
Là encore, les objectifs du Pacte Vert ne pourront être atteints sans une coordination avec les pays tiers³.

4) Instaurer une taxe kilométrique, fonction du type de transport utilisé

Il serait utile d'examiner la possibilité d'instaurer une taxe kilométrique, fonction du type de transport utilisé, dans le but d'inciter à une relocalisation. Cette taxe pourrait prendre en compte les frais de transport des marchandises supportés depuis le point d'entrée sur le territoire de l'Union jusqu'à son arrivée dans le pays de destination. Il s'agirait donc de taxer de manière plus importante les marchandises qui auraient parcouru un certain nombre de kilomètres.

En parallèle, serait pris en compte le type de transport utilisé. Dès lors, les importateurs favorisent un mode de transport moins polluant. En complément des informations normalement exigées de la part des déclarants en douane, l'importateur fournirait une déclaration spéciale relative aux kilomètres qui ont été parcourus et au mode de transport utilisé, sous la forme d'un formulaire aux autorités douanières.

Les trois quarts des émissions liées au transport sont dues aux camions, bus et voitures. La route a ainsi généré 5,85 gigatonnes de CO₂ en 2016, selon l'AIE. Une hausse de 77 % depuis 1990. Avec 0,91 gigatonne par an, l'avion arrive deuxième. Le transport aérien est donc globalement responsable de 2,8 % des émissions de CO₂ dans le monde⁴.



³ Source : Christian de Perthuis est professeur d'économie, fondateur de la chaire Économie du climat, université Paris-Dauphine - PSL - Sebdo Le Point S.A.

⁴ Les transports représentent un quart des émissions mondiales de CO₂. © Céline Deluzarche, d'après chiffres AIE pour l'année 2016.

Au regard de ces données, l'intérêt serait d'encourager le transport de marchandises par voie navigable et donc de taxer de manière plus importante le transport routier principalement, ainsi que le transport aérien. À l'échelle mondiale, 80 % du transport de marchandises se fait par voie maritime, d'après un rapport de 2017 du Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE).

Le transport maritime est donc le plus sobre en gaz à effet de serre par tonne de marchandise déplacée. En moyenne, le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par bateau émet 12 grammes de CO₂ alors que par camion, c'est 76 grammes, selon une analyse de l'organisme Research and Traffic Group.

Les effets incitatifs de cette taxe seraient alors les suivants. D'une part, il s'agirait de transporter moins en réduisant les volumes de trafic, c'est à dire en réduisant le nombre de déplacements, les distances parcourues. D'autre part, transporter mieux en favorisant un report des trafics routiers vers les modes moins consommateurs et moins polluants (ferroviaire, fluvial, transports collectifs) ainsi qu'en optimisant le transport routier.

En effet, il serait efficace d'encourager de nouveaux moyens de livraisons dans les villes. La livraison du dernier kilomètre augmente inévitablement la pollution en zone urbaine. Selon l'ADEME, elle représenterait 25% des émissions de gaz à effet de serre et un tiers des émissions de CO₂. L'enjeu pour les transporteurs et entreprises serait de proposer une livraison limitant les impacts environnementaux. La proposition de loi française portant sur le Pacte national de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs en son article 27 propose la création d'une taxe sur les livraisons liées au commerce électronique. Cette proposition a été votée par le Sénat en juin 2018. La taxe serait calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en France, à l'exception des entreprises ayant un chiffre d'affaires inférieur à 50 millions d'euros ou pour les livraisons utilisant des modes de transport propres (véhicules électriques, vélos...).

Comme dans cet exemple, la proposition de taxe kilométrique fonction de mode de transport utilisé devrait aussi prendre en compte les livraisons liées au e-commerce mais en prenant en compte cette fois-ci le nombre de kilomètres parcouru pour un bien importé d'un pays extérieur à l'Union européenne.

Propositions

- Recourir à la compétitivité écologique dans le secteur du transport aérien ;
- Réduire la consommation de biens à l'étranger en mesurant l'empreinte de consommation ;
- Adopter une tarification carbone afin d'accélérer la transition écologique ;
- Instaurer une taxe kilométrique, fonction du type de transport utilisé.

Objectif 2 : Mobiliser les investisseurs dans des fonds responsables et éliminer les subventions nuisibles

Problème : Dans son Pacte vert la Commission européenne fait appel à tous les leviers d'action dont celui de l'investissement. En effet celle-ci doit œuvrer avec l'ensemble des États membres afin de parvenir à une neutralité climatique. Cependant ce projet ne peut aboutir si ces énergies sont financées et perdurent. La problématique va être de contraindre les acteurs financiers à se tourner vers une responsabilisation de leurs investissements, afin de permettre une transparence globale de ces flux financiers. Le cas échéant, ils seront sanctionnés.

Justifications

Les propositions qui seront développées porteront sur des mesures de ciblage des investissements à travers un processus de certification (1) puis d'élimination des subventions nuisibles, principalement dans le domaine bancaire (2).

1) Cibler les investissements et apporter un processus de certification

Dans son plan d'investissement, la Commission européenne a annoncé sa mobilisation, *« Il s'agit de mobiliser l'investissement public et contribuer au déblocage de fonds privés, grâce aux instruments financiers de l'UE, dans un objectif d'au moins 1.000 milliards d'euros d'investissements dans les 10 ans à venir »*.

En effet dans son Pacte vert, celle-ci a envisagé des changements de comportement afin de stimuler des investissements durables. Il devrait y avoir une réorientation des flux financiers permettant une transition juste et durable ainsi qu'une promotion de solutions innovantes et respectueuses du climat.

1.1) Le ciblage des investissements

La notion d'investissements durables repose sur la logique de la théorie du portefeuille. C'est à dire que l'investisseur grâce à un comportement responsable fait un choix rationnel basé sur des notions de risque et de rendement, indépendamment des contextes d'investissement⁵. Il y a donc à travers cela une possible implication des acteurs de la finance et une responsabilisation de ceux-ci. Ces investissements verts, s'ils apparaissent comme plus élevés, il demeure que l'impératif de solidarité pour assurer un meilleur avenir à notre planète et aux générations futures a un prix. Une meilleure prise en compte du développement durable dans ce domaine permet alors de différencier les acteurs de la finance en leur apportant une valeur ajoutée.

⁵ T. THEURILLAT, O. CREVOISIER et V. SALOMON, Géographie, Économie, Société 19, 2017

Ainsi nous proposons, d'une part, des investissements ciblés autour de certains pays. Tout comme l'a fait la Banque Européenne d'investissement, en 2019, en soutenant l'investissement public et privé sur tout le continent Africain (3 milliards d'Euros)⁶, les investissements doivent être réalisés envers des pays en développements. En effet l'Asie du Sud-Est, l'Amérique latine et l'Afrique sont des pays qui attirent encore peu de flux de capitaux cependant ces investissements doivent leur permettre de se doter de moyens scientifiques et technologiques durables. Leur économie doit se développer en prenant une orientation conforme aux objectifs de l'Union européenne avec des modes de consommation et de production durables. En outre, nous apportons des principaux domaines dans lequel l'investissement vert devra se dérouler. Ainsi les domaines visés sont ⁷:

- La production d'énergie renouvelable,
- L'efficacité énergétique dans les secteurs résidentiel, commercial et industriel,
- Le développement de solutions de stockage d'énergie, et
- Le développement des services de transport à faible émission.

1.2) La création d'un processus de certification des investissements

L'investissement responsable apparaît comme étant au cœur de la transition. Le 14 janvier 2020, la Commission européenne a présenté un plan d'investissement du pacte vert pour l'Europe. L'Union européenne se donne alors pour objectif de devenir d'ici à 2050 « *le premier bloc régional climatiquement neutre* »⁸.

Pour encourager ce résultat, nous proposons la création d'un processus d'évaluation et de certification des investissements à impact positif tant social qu'environnemental, sous la forme d'un label vert, sur le modèle du label Français *Greenfin*⁹. Celui-ci serait un gage de qualité relatif aux investissements. Nous proposons donc une gouvernance similaire à celle de l'écolabel européen, c'est à dire qu'elle serait composée d'un comité réunissant des organismes en charge de la mise en œuvre du label dans les différents pays membres de l'Union européenne, d'un comité réglementaire ainsi que d'un forum afin de réunir les organismes certificateurs des États membres.

Ce label contribuera à un fléchage des investissements verts grâce à l'utilisation de critères environnementaux et sociaux. Une harmonisation des critères au sein des différents États membres est donc attendue. Les entités devront démontrer les impacts positifs de leurs investissements et prouver que ces derniers financent réellement la transition énergétique et écologique. La transition zéro carbone va générer des changements de valeurs et ce label permettra aux épargnants d'investir dans des fonds en accord avec leurs valeurs. Ce label sera attribué sur la base d'audit, afin de déterminer si le fonds respecte les critères du label¹⁰.

2) L'élimination des subventions impliquant les énergies fossiles

Corrélativement, la prise en compte des besoins et de la situation doit mener à l'élimination progressive des subventions nuisibles. Ces éliminations progressives sont

⁶ Article ilboursa, « *La BEI porte à 4 milliards d'euros son soutien à l'Afrique en 2020* », 27 février 2020

⁷ Economie et finance, Le Temps, « *BlackRock fait un pas de plus pour le climat* », 23 janvier 2020

⁸ Communiqué de presse n°IP/20/17 de la Commission européenne du 14 janvier 2020, « *Financer la transition verte : le plan d'investissement du pacte vert pour l'Europe et le mécanisme pour une transition juste* »

⁹ Ecologie-solidaire.gouv.fr/label-greenfin

¹⁰ P. FIDAIRE, NN Investment Partners, « *400 M d'euros seront nécessaires à la transition zéro carbone* », 23 janvier 2020

déterminantes afin de favoriser la réorientation des flux financiers vers des investissements durables et neutres pour le climat, mais aussi afin de soutenir une transition juste vers la neutralité climatique et de promouvoir des solutions innovantes et respectueuses du climat.

2.1) La prise en compte de l'énergie « grise »

L'Union européenne doit veiller à supprimer le financement des énergies fossiles, dont les énergies solides¹¹. L'efficacité de ces mesures pour réduire la dépendance aux énergies fossiles et limiter la production de gaz à effet de serre doit cependant être évaluée dans sa globalité. C'est à dire qu'il est nécessaire d'intégrer l'énergie cachée ou « grise » généralement utilisée à la construction et à l'installation des équipements. Cette notion d'énergie grise a une grande portée puisqu'une voiture électrique importée de l'étranger a certes un bilan énergétique d'exploitation bon, mais le CO2 produit et les ressources consommées pour la fabriquer puis la recycler peuvent être importants. L'énergie grise c'est à dire l'énergie consommée tout au long du cycle de vie d'un matériau doit être intégrée dans le bilan final des biens importés. Un bilan énergétique complet devrait être plus juste avec la prise en compte de celle-ci. Ainsi l'impact carbone n'a de sens que si l'énergie grise est prise en compte. En raisonnant en coût énergétique global cela évite un décalage entre « *les effets d'annonce et les impacts réels* »¹².

2.2) La mobilisation du secteur bancaire

Sur cette voie de l'élimination, il faudra prendre en considération les prêts accordés à des projets impliquant les énergies fossiles. En effet une étude sur les investissements de 35 grandes banques privées dans le monde montre que ceux-ci ont considérablement augmenté depuis la COP21¹³. Des ONG¹⁴ américaines montrent que les chiffres seraient passés de « *640 milliards de dollars en 2016 à 736 milliards de dollars en 2019* ». Malgré l'accord de Paris et certains engagements visant à limiter les investissements dans le charbon, les hydrocarbures, etc (...) aucune transition énergétique n'est mise sur le devant de la scène. En effet, « *la consommation mondiale d'énergie primaire repose encore à près de 80% sur les énergies fossiles* » selon l'Agence internationale de l'énergie. Ainsi les investissements des banques dans les énergies fossiles ont augmenté chaque année depuis la COP21.

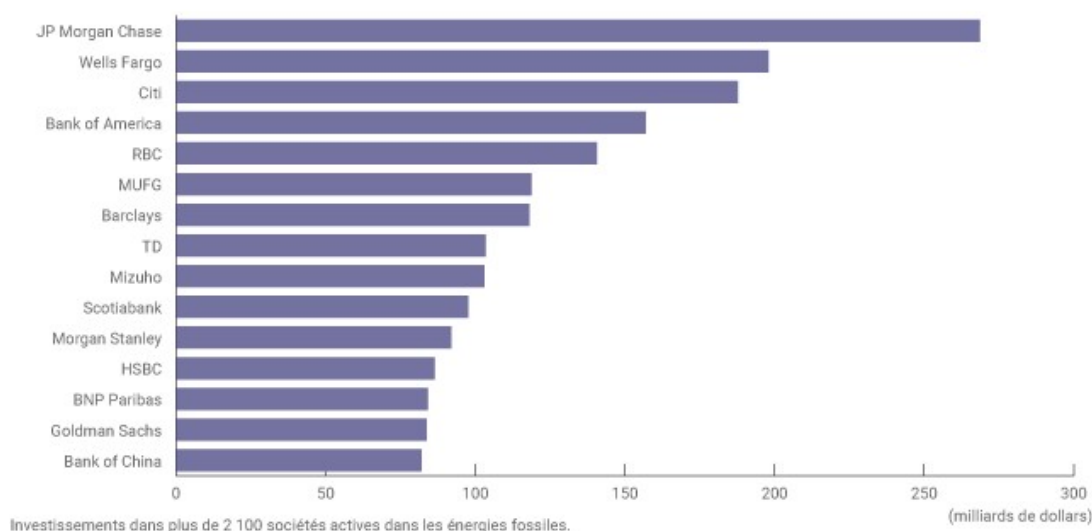
¹¹ Climat, « *Forte de 21,7 milliards d'euros de soutien aux efforts des pays en développement, l'UE invite les autres parties à faire de même à la COP 25* », 9 novembre 2019

¹² Lise LEVEQUE, Collectivités, « *Trente-cinq mille nuances de vert* », 14 février 2020

¹³ Banking on climate change : *Fossil Fuel Finance report 2020*

¹⁴ (Rainforest Action Network, BankTrack, Indigenous Environmental Network, Oil Change International, Reclaim Finance et Sierra Club)

Finance Les banques ayant le plus investi dans les énergies fossiles entre 2016 et 2019



Occidental Petroleum, Enbridge et TC Energy sont les trois principaux groupes ayant reçu le plus important soutien des banques entre 2016 et 2019, soutien qui s'élève à près de 60 milliards de dollars de financements¹⁵.

Il est donc nécessaire sans plus attendre de mettre la finance au service du climat. Il va en effet être important d'encourager les investissements durables et commencer par sortir les acteurs financiers des projets liés aux énergies fossiles. Il va être nécessaire de prémunir les banques d'une politique de désinvestissement global des énergies fossiles et donc inciter ces acteurs financiers à ne plus soutenir par principe l'expansion des projets de gaz ou de pétrole¹⁶.

Nous proposons qu'au niveau européen soit établi un engagement contraignant de désinvestissement des banques. L'influence de l'Europe devra permettre de proposer ce système au niveau international. Désormais de nombreux départements au sein des banques sont responsables de critères environnementaux, sociaux et de gouvernance, ceux-ci doivent donc continuer à se multiplier et à assurer une sortie globale du financement des énergies fossiles. Un système de transparence servira à capter la nature des investissements. En effet ce plan européen devra soumettre les acteurs financiers à une publication de leurs actions afin d'évaluer le suivi des objectifs de l'engagement.

Enfin cet engagement portera, d'une part, sur la réduction à néant de tous services financiers et d'exposition des portefeuilles d'investissement, de financement et d'assurance aux secteurs des énergies fossiles d'ici 2030. Et d'autre part, sur le désinvestissement de tous services financiers réalisés dans le domaine des sables bitumineux, du gaz et du pétrole.

Le but n'étant pas de réduire à néant ces entreprises mais de peser sur elles afin qu'elles transforment leurs activités¹⁷. À titre d'exemple, le groupe Total continue d'investir dans l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures, de plus Shell, Chevron et Exxon ont plus de 50% de leurs plans de développement dans les gaz et pétrole de schiste¹⁸. Il apparaît que sans moyen de pression celles-ci ne renonceront jamais à développer de nouveaux projets dans les énergies fossiles. Celles-ci doivent impérativement s'aligner avec les impératifs scientifiques et se réorienter vers des activités non émettrices de gaz à effet de serre. Pour cela la suspension de tous services financiers permettra la prise en compte de leur irresponsabilité.

¹⁵ Banking on climate change : Fossil Fuel Finance report 2020

¹⁶ Reclaim Finance, « Une nouvelle ONG pour tracer les investissements fossiles des banques », 18 mars 2020

¹⁷ Reclaimfinance.org

¹⁸ Carbontracker.org

Les entreprises doivent donc s'aligner sur cette transition énergétique et se mobiliser contre les activités incompatibles avec les objectifs de l'Accord de Paris. En outre les banques devront intégrer les objectifs de l'engagement dans leur relation client, ainsi en cas d'atteinte à ces objectifs par les entreprises, les conséquences porteront sur le non-renouvellement des services financiers.

Les banques sont des garantes de la stabilité financière par conséquent elles doivent chercher à verdir le système financier.

Sur cette voie le succès dépendra de l'engagement de tous les acteurs concernés.

Propositions

- Imposer des investissements ciblés autour de certains pays et de certains domaines ;
 - Création d'un processus de certification des investissements sous forme de label vert grâce à un fléchage des investissements ;
 - Élimination des énergies solides en prenant en compte l'énergie cachée au cours des importations ;
 - Mobilisation du secteur bancaire grâce à la mise en place d'un engagement, au niveau européen, de désinvestissement au sein des secteurs des énergies fossiles.
-

Objectif 3 : La régulation des Etats membres de l'UE en matière environnementale

Problème : Les Etats doivent se coordonner pour pouvoir espérer une amélioration climatique. L'Union européenne a un intérêt clair à s'engager dans une politique plus ambitieuse de lutte contre le changement climatique dans le but de convaincre les grands pays émergents de la crédibilité de ses engagements, et ce afin de faciliter l'atteinte d'un accord international proche de ce que recommande le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Une mise en commun des moyens d'action apporte de meilleurs résultats que des mesures prises isolément par les États. En effet, face à l'urgence climatique qui menace notre monde actuel, les États se doivent de coopérer afin de trouver des solutions en la matière en progressant de manière homogène vers leurs objectifs en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. S'il s'avère que la performance d'ensemble en matière de stratégie environnementale est bonne, l'Union européenne reste tenue de limiter les écarts dans certains pays entre les performances et les objectifs.

Justifications

À ce titre, il convient de mettre en place une instance européenne spécialisée en matière environnementale (1). Dans la perspective de garantir une certaine efficacité aux mesures environnementales prises par les institutions européennes, une anticipation des transpositions des directives et de la mise en œuvre des règlements européens sera nécessaire (2). En matière de gestion des déchets, une harmonisation de la concurrence entre les éco-organismes des États membres sera nécessaire (3). De nombreux acteurs demeurent épargnés par les législations en matière environnementale. Il en est ainsi des agences publicitaires qui, malgré tout, contribuent à la politique consumériste néfaste pour l'environnement, ceci par le biais d'une pollution visuelle. Il sera donc proposé d'instaurer une taxation publicitaire en faveur de la préservation de l'environnement. (4). Enfin, des propositions seront développées quant à la valorisation de l'utilisation des transports publics urbains. (5)

1) La mise en place d'une instance européenne environnementale

Au-delà de la pérennisation des commissions de simplification ou de modernisation du droit, il faudrait établir une instance de recours facile d'accès pour une « réglementation environnementale pro-business », disposant d'un pouvoir contraignant afin notamment d'imposer aux entreprises européennes la prise de mesures environnementales en parallèle de leurs activités.

Cette instance aurait pour fonction d'imposer des règles environnementales, pouvant se traduire par l'instauration de seuils à respecter, aux dirigeants d'entreprises après aval de la Commission européenne, ceci notamment en matière de consommation d'énergie, de gestion des stocks pour certaines entreprises dans lesquelles le gaspillage engendre de graves conséquences pour l'environnement comme les entreprises dans le domaine de la restauration ou de la grande distribution qui représente 14% du gaspillage alimentaire.¹⁹

¹⁹ Article Les Echos, Publié le 9 février 2019

A cet effet, les entreprises auront pour obligation de renseigner chaque année cette nouvelle instance au sujet de leur consommation énergétique globale et de l'évolution de leurs stocks inutilisables et du gaspillage engendré.

La nouvelle instance européenne serait composée d'un président désigné par le Parlement européen après avis du Conseil européen ainsi que de 27 membres disposant de compétences vérifiables en matière environnementale. Il s'agira pour le président de désigner un membre ressortissant de chaque État membre de l'Union européenne.

Le président ainsi que les vingt-sept membres seront élus pour un mandat de cinq ans renouvelables une fois.

Par ailleurs, l'instance faciliterait l'information des entreprises en précisant les conséquences financières et environnementales que pourrait avoir leur rôle néfaste pour l'environnement mais également en les informant des possibles réductions d'impôts pouvant avoir lieu dès lors que l'entreprise a un comportement pro actif pour la préservation de l'environnement.

Une simplification de l'accès aux propositions en matière environnementale émises par cette nouvelle instance pourrait faire évoluer les mentalités vers une prise en considération plus sérieuse de l'environnement et de la pollution atmosphérique. Engager les personnes physiques comme morales dans des actions en faveur de l'environnement est un gage de réussite pour notre avenir.

En outre, des formations pourraient être imposées aux entreprises notamment pour les aider à réduire considérablement leur gaspillage, ceci en matière de gestion des stocks et du prévisionnel. Des modèles sont à suivre en la matière : « Too Good to Go » en matière de gaspillage alimentaire, « Surfrider foundation » pour le traitement des déchets.²⁰

La Commission européenne, garante de l'intérêt général européen, serait donc fortement influencée par cette nouvelle instance spécialisée en matière environnementale qui pourra solliciter la Commission afin de l'accompagner dans ses moyens d'actions. L'instance sera chargée de proposer à la Commission chaque année un budget réservé aux actions environnementales applicables aux entreprises dont le siège est situé au sein d'un État membre de l'Union européenne.

En outre, cette instance aura un rôle déterminant dans l'attribution de sanctions économiques envers les professionnels ressortissants des États membres qui ne respectent pas les directives et règlements en matière environnementale.

2) Anticipation des transpositions des directives et de la mise en œuvre des règlements européens en matière environnementale.

Les règles environnementales issues des directives ne peuvent avoir les effets escomptés qu'à la condition d'être complètement et correctement transposées dans la législation des États membres à l'échéance convenue. Le suivi de la transposition contribue à fournir une vue d'ensemble des performances des États membres dans le domaine de la transposition.

D'un côté, il montre le déficit de transposition (l'écart entre le nombre de directives relatives au marché unique adoptées par l'Union et celles dont les dispositions sont en vigueur

²⁰<https://www.ladn.eu/adn-business/news-business/actualites-annonceurs/surfrider-foundation-livre-sauver-ocean/>

<https://www.ladn.eu/adn-business/experts-metiers/communication/corporate/developpement-durable/too-good-to-go-start-up-developpement-durable/>

dans les États membres) et le déficit de compatibilité (le nombre de directives incorrectement transposées).²¹

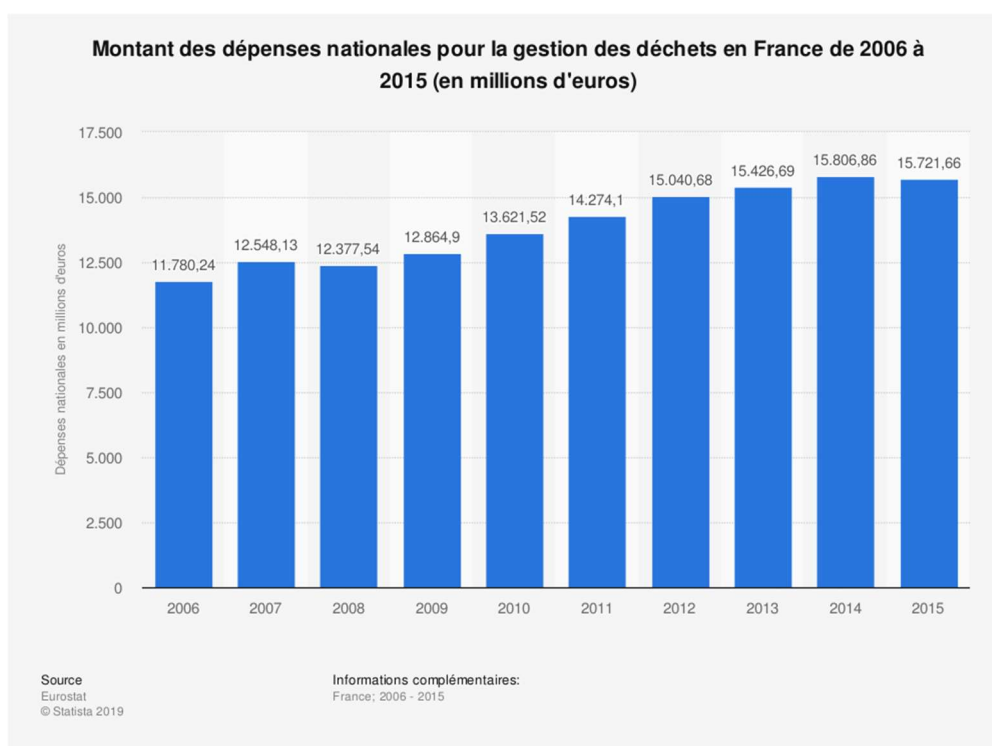
De l'autre, il salue les efforts des États membres dans la mise en œuvre efficace de la législation du marché unique et les encourage à améliorer leurs performances. De cette manière, le suivi de la transposition permet de garantir l'harmonisation des règles environnementales entre les États membres.

Les États membre de l'UE ne doivent donc pas attendre pour transposer des directives en matière environnementale face à l'urgence climatique. Ainsi, les délais de transposition, qui sont en principe de l'ordre de 18 mois, doivent être raccourcis dès lors que le sujet concerne directement l'environnement, ceci dans la perspective de constater l'efficacité ou non des mesures prises pour l'environnement.

À titre de proposition, le délai de transposition des directives environnementales pourrait être progressivement raccourci pour atteindre 6 mois. En cas d'irrespect, des sanctions financières pourront être imposées aux États défaillants.

3) Moderniser le cadre concurrentiel des éco-organismes

Il est nécessaire d'améliorer les performances des éco-organismes sur les déchets, les taux de recyclage et de collecte des États ayant tendance à stagner. En outre, les dépenses totales de gestion des déchets demeurent importantes notamment pour la France qui a dépensé à ce titre 15,7 milliards en 2015.²²



²¹<https://europaforum.public.lu/fr/actualites/2014/07/comm-tableau-marche-interieur/Rapport-du-gouvernement-luxembourgeois-sur-la-transposition-2014.pdf>

²² <https://fr.statista.com/statistiques/661740/gestion-dechets-depense-nationale-france/>

Enfin le traitement des déchets coûte toujours en France 20% de plus que la moyenne européenne.²³

Ces inefficiences laissent donc supposer qu'une ouverture à la concurrence pourrait conduire à des gains pour l'ensemble des acteurs de la filière. En outre, la concurrence des éco-organismes est fondamentale pour améliorer la gestion des déchets, la concurrence se développe dès lors que les éco-organismes sont opérationnels et qu'ils peuvent se différencier sur leur système de tri et de revenu de matériaux²⁴.

L'absence de toute véritable dynamique concurrentielle, même en cas de pluralité des éco-organismes, aboutit généralement à la constitution de monopoles de fait. Une modernisation de la mise en concurrence des éco-organismes devrait permettre aux acteurs locaux une baisse des dépenses, et aux producteurs en amont une baisse du coût de leur financement de la filière.

À titre de proposition, l'UE pourrait augmenter significativement la part de recyclage ouverte aux éco-organismes en concurrence au sein des États membres de l'UE. Par ailleurs, la Commission européenne devra sanctionner systématiquement tout abus de position dominante de la part des éco-organismes œuvrant sur le territoire de l'Union européenne comme elle a pu le faire notamment à l'encontre de l'Allemagne à travers sa décision 2001/463 du 20 avril 2001.

Cette décision a participé à la transition par laquelle l'Allemagne est passée d'un monopole à une grande concurrence en matière d'éco-organismes, en diminuant considérablement ses coûts de gestion des déchets d'emballage.

Parallèlement, la Commission européenne devra veiller à la prohibition de toutes ententes anticoncurrentielles ou d'état de dépendance économique des éco-organismes précités. A cet égard, elle disposera d'une collaboration étroite des États membres qui devront lui fournir les rapports émis par les institutions spécialisées en matière de droit de la concurrence à l'encontre des éco-organismes.

Enfin, il serait judicieux d'instaurer une baisse de la contribution des producteurs REP (responsabilité élargie du producteur) en termes de prix, avec un meilleur rendement en termes de service lié à l'ouverture à la concurrence, compensé par une augmentation des volumes traités.²⁵

De manière générale, afin de permettre une concurrence pleine et entière entre les éco-organismes, la Commission de l'UE devra contraindre les États (comme la France) à abaisser les barrières comme celle du statut juridique des éco-organismes mais aussi à assouplir l'encadrement des barèmes et la réglementation en la matière.

La concurrence ainsi établie permettra d'améliorer la qualité des services de gestion des déchets et, par voie de conséquence, d'améliorer le taux de recyclage.

4) Une taxe publicitaire européenne pour l'écologie

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont souvent définis par pays, et non, comme il serait plus logique, par secteurs d'activité au-delà des frontières. Ces secteurs émetteurs sont bien connus : énergies fossiles, élevage, transports, en premier

²³ <https://fr.statista.com/infographie/18665/taux-de-recyclage-emballages-plastiques-en-france-et-europe/>

²⁴ <https://www.ifrap.org/budget-et-fiscalite/eco-organismes-il-faut-osser-la-concurrence>

²⁵ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/REP_Rapport_Vernier.pdf

lieu. Mais par ailleurs, il serait moins difficile de diminuer nos émissions si nous n'étions pas autant exposés à la pollution visuelle qu'est la publicité.

Tous supports confondus, les dépenses publicitaires en France se sont élevées à environ 30 milliards d'euros en 2015.²⁶ Il n'est plus à préciser que la publicité actuellement omniprésente dans notre société entraîne, par voie de conséquence, une exposition aux diktats de la consommation sans être une source précieuse d'informations mais, au contraire, pouvant être d'une grande futilité.

Or, s'il existe autant de publicités cela signifie que les annonceurs disposent des moyens nécessaires pour les diffuser et ainsi contribuer à l'expansion de la pollution visuelle à travers notamment le matraquage publicitaire alors que cet argent pourrait servir des causes plus nobles telles que l'écologie.



En outre, de manière générale, la publicité reste peu réglementée en matière de fréquence de diffusion et de taxation. S'il existe des directives comme celle 2010/13/UE du Parlement européenne du Conseil de l'Union européenne visant à la coordination de certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la fourniture de services de médias audiovisuels, celles-ci demeurent peu nombreuses et leur champ d'application reste cantonné au domaine de l'audiovisuel. De plus, cette directive n'incite pas les États membres à instaurer une participation financière de la part des annonceurs publicitaires, ceci en faveur d'une économie durable.²⁷

En effet, il n'existe pas de réglementation européenne s'agissant de la publicité en ligne alors que celle-ci est le principal support publicitaire dans l'Union européenne en 2016 avec un chiffre d'affaires de 36,8 milliards d'euros en dépassant la publicité télévisuelle au chiffre d'affaires de 31,4 milliards à l'échelle paneuropéenne.²⁸

²⁶ <https://www.revue-etudes.com/article/la-publicite-pollution-durable-17415>

²⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32010L0013>

²⁸ https://www.obs.coe.int/fr/web/observatoire/home/-/asset_publisher/9iKCxBYgiO6S/content/online-advertising-market-grew-by-93-between-2011-and-2016-but-what-about-the-increasing-dangers-of-uncontrolled-automatic-advertising-online-?_101_INSTANCE_9iKCxBYgiO6S_viewMode=view/

Dans la perspective d'impliquer plus étroitement les annonceurs de contenus publicitaires en ligne, audiovisuels ou sur tous autres supports accessibles au public, il est recommandé aux instances de l'UE d'utiliser le processus de coopération renforcée pour permettre aux États qui le souhaitent de mettre en application une taxe publicitaire à l'égard de ces annonceurs.

La taxe serait instaurée en faveur de la préservation de l'environnement, ceci au titre d'une économie durable.

Cette taxe, dont le principe serait semblable à celui de la TVA, sera prélevée auprès de tous les annonceurs en ligne, les placements de produits effectués sur les réseaux sociaux par le biais de personnalités seront également concernés par la taxe.

A contrario, seront exemptées les publicités dites gouvernementales ainsi que les publicités diffusées en dehors de tout but lucratif et/ou commercial.

Les diffuseurs de publicités principalement concernés par cette taxe seront ceux diffusant des publicités en faveur des entreprises de consommation du type loisir, alimentaire, esthétique, moyens de transport et tout autre domaine participant activement à l'essor de nos sociétés de consommation et, par conséquent, aux politiques consuméristes sans contrepartie accordée en faveur de l'environnement durable. Tous les supports publicitaires seront quant à eux concernés par cette taxe dès lors que la publicité diffusée entre dans les critères de taxation et qu'elle est diffusée ou accessible au public d'un État membre.

Afin de préciser le critère de diffusion en matière de publicités en ligne, une analyse détaillée de l'audience qu'impliquent ces publicités auprès des internautes sera requise.

Cette taxe réglée par les diffuseurs au sein des États membres, serait prélevée par la suite sur les recettes des États membres en faveur des institutions de l'Union européenne avec pour finalité de rendre l'économie des États membres durable.

5) La valorisation par la mise en concurrence des opérateurs de transports publics urbains

Il n'est plus à prouver que l'utilisation des transports en commun plutôt qu'un véhicule individuel limite l'empreinte écologique de chacun. Le transport public joue un rôle déterminant et structurant sur les problématiques environnementales et sur les questions de santé publique (qualité de l'air, changement climatique, sécurité, activité physique, etc).²⁹ En règle générale, les politiques publiques incitent donc les citoyens à préférer les transports en commun plutôt que les véhicules personnels.

Or, paradoxalement, le coût (évolutif) des transports en commun reste souvent très élevé avec des abonnements pouvant aller jusqu'à 75,20€ par mois à Paris³⁰ ou encore jusqu'à 99,30€ par mois à Madrid³¹. Dans l'optique d'inciter les citoyens à utiliser ces transports, l'Union européenne doit promouvoir la mise en concurrence des opérateurs de transports publics par l'introduction de mécanismes de marché qui auront pour finalité la réduction des coûts opérationnels et/ou l'accroissement de la qualité du service.

D'après la Commission européenne, à travers la proposition COM(2002)107/F1, les villes ayant introduit de la concurrence régulée dans le transport urbain ont un taux de croissance du nombre de passagers supérieur à celui des villes n'ayant pas introduit de

²⁹ https://www.huffingtonpost.fr/eddie-at/transport-public-au-service-de-la-sante-et-environnement_b_8019572.html

³⁰ <https://www.toutsurmesfinances.com/argent/a/pass-navigo-ratp-transilien-sncf-tarifs-zones>

³¹ <https://www.madrid.fr/tarifs-abonnements>

concurrence et à celui des villes ayant introduit de la concurrence sans l'accompagner d'une régulation significative.³²

De même, le taux de couverture des coûts par les recettes du trafic augmente plus rapidement dans les villes utilisant la concurrence régulée.

À Stockholm, dans les années 90, le besoin de financement public pour le transport urbain a diminué de plus de 110 millions d'euros par an suite à l'introduction de la concurrence.

Durant cette même période, l'offre de transport public a augmenté de plus de 20%³³.

Ainsi, l'Union européenne doit participer activement à l'instauration de mécanismes de marché dans le secteur du transport public urbain.

A titre de proposition, la mise en place d'appels d'offres au sein des États membres qui n'y ont pas déjà recours pourrait être un mécanisme de marché efficient.

A cet égard, l'exploitation du réseau sera concédée aux opérateurs par le biais d'une procédure de soumission concurrentielle. L'autorité organisatrice du transport sélectionnera les opérateurs sur la base de critères financiers et qualitatifs et accordera en contrepartie un droit d'exploitation exclusif pour une durée déterminée, ces derniers resteront également soumis au respect du cahier des charges prévu par l'offre.

En parallèle, l'Union européenne devra inciter les États membres à admettre un droit de contestation de la part des concurrents de l'opérateur ou des opérateurs sélectionnés dès lors qu'ils démontrent leur supériorité en termes de compétitivité des prix en proposant un Service comparable à un coût inférieur.

Une mise en concurrence renforcée par l'Union européenne des opérateurs de transports collectifs au sein des États membres conduira nécessairement à une régulation tarifaire de leurs services auprès des usagers.

Propositions

- Établir une instance de recours pour une « réglementation environnementale *pro-business* » qui imposerait des règles environnementales aux dirigeants d'entreprises notamment en matière de consommation d'énergie, de gestion des stocks pour certaines entreprises ; Cette instance aurait aussi un rôle d'information pour tout intéressé en la matière ;
- Mise en place de formations pour les entreprises notamment pour les aider à mieux gérer leurs stocks et prévisionnel ;
- Raccourcir le délai de transposition des directives à 6 mois en matière environnementale ;
- Moderniser la concurrence en matière d'éco organismes dans certains États ;

³² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX:52002PC0107>

³³ EMTA News n°14, septembre 2003.

- Imposer aux annonceurs publicitaires une taxe publicitaire en faveur de la préservation de l'environnement ;
- Valoriser l'utilisation des transports en commun en imposant une mise en concurrence des opérateurs de transports publics.

FIN DE LA THEMATIQUE 1

THÉMATIQUE 2 :

UN

APPROVISIONNEMENT

ÉNERGÉTIQUE PROPRE,

ABORDABLE ET SÛR

Introduction : Des projets d'intérêts communs pour une Europe plus propre demain.

Les États membres de l'Union européenne ont récemment présenté leur plan en matière d'énergie et de climat pour la fin 2019 conformément au règlement 2018/1999 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat mais la Commission souhaite de nouveau réagir face aux textes élaborés en interne. En effet, la Commission veut, une nouvelle fois, contribuer à l'accélération du processus pour atteindre la zéro émanation de CO₂ » en Europe d'ici 2050.

La dernière communication de la Commission européenne intitulée « *The european Green Deal* » ou « *Un pacte Vert pour l'Europe* » envisage un examen des plans mis en place par les États membres. Le texte propose également une révision, si nécessaire, de la législation applicable dans le domaine de l'énergie dans le cas où les propositions des pays membres de l'Union européenne sont insuffisantes compte tenu des ambitions élevées de la Commission.

Si les objectifs de la Commission sont audacieux, ils peuvent également être complexes à réaliser pour une pluralité de raisons (pour exemple, les objectifs du paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020 étaient de porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie de l'UE ; certains pays n'ont pas réussi à atteindre la moyenne d'énergie renouvelable nécessaire fixée par la Commission ; les raisons ne sont pas attachées à un manque d'initiative, mais plutôt au rejet de certaines propositions par les citoyens et leurs représentants) mais les impératifs menés par l'Union sont à la hauteur de la crise climatique actuelle.

Un constat alarmant a notamment été notifié par la Commission dans cette même communication. Elle a déclaré que 75% des émissions de gaz à effet de serre sont issues de la production et la consommation d'énergie. Dès lors, une modification des politiques sur les questions de l'énergie pour favoriser les types de production considérés comme « propre » semble être crucial pour atteindre la neutralité carbone.

Dans le Pacte Vert pour l'Europe, la partie intitulée « Énergie propre, abordable et sûre » donne des précisions sur la stratégie de développement de l'énergie renouvelable dans l'Union Européenne et indique sa ligne directrice pour les années à venir. Si l'utilisation des termes « abordable » (un prix accessible aux citoyens européen) et « sûre » (une énergie fiable) ne laisse planer aucune ambiguïté, certaines questions peuvent être abordées sur la question de l'énergie dite « propre ».

En effet, la Commission a soumis son désir de se concentrer plus spécifiquement sur les énergies propres, mais qu'est qu'une énergie propre ? À première vue, la notion peut paraître évidente, mais faut-il faire une distinction, d'une part, entre les énergies propres, et de l'autre, les énergies renouvelables ?

Théoriquement, l'énergie propre ne doit pas être confondue avec l'énergie renouvelable. Le terme d'énergie renouvelable est employé pour désigner des énergies qui, à l'échelle humaine au moins, sont inépuisables et disponibles en grande quantité. Nous retrouvons comme exemple l'énergie solaire, l'énergie éolienne ou l'énergie hydraulique. De l'autre côté, l'énergie propre est celle qui ne produit pas ou en quantité négligeable, en phase d'exploitation, d'émissions polluantes. Elles n'engendrent peu ou aucune pollution lors de sa

production. Elles aident ensemble à lutter contre l'effet de serre et le réchauffement climatique.

Dès lors, nous devons établir les sources énergétiques qui entrent dans l'une ou l'autre des catégories. Après tout, la commission européenne a fait l'effort d'utiliser un terme différent de celui de « renouvelable » pour formuler la réalisation, dans un futur proche, d'une transition importante dans la production d'énergie.

Actuellement, il est possible de se figurer cinq principaux types de sources d'énergies qui peuvent être qualifiées comme étant renouvelables (le solaire, l'éolien, hydraulique, la biomasse et la géothermie). Après constatation, les énergies propres sont finalement les mêmes systèmes de production d'énergie que les sources renouvelables. En effet, l'exploitation de ses sources et leur transformation en énergie n'émet pas de pollution.

On peut conclure par conséquent que les énergies propres sont des énergies renouvelables. Mais est-ce que l'inverse est effectif ? À priori, oui, les énergies renouvelables sont également des énergies propres. Les grandes familles d'énergies renouvelables existantes actuellement rentrent dans la définition des énergies propres mentionnée ci-dessus. Par conséquent, est-il pertinent de faire une dichotomie entre ces deux notions ?

Devant l'utilisation d'une pluralité de notions proches et difficilement distinguables, il est possible de perdre le consommateur moyen à la lecture. De plus, est-ce que le législateur européen veut introduire cette nouvelle notion dans un cadre normatif, avec une définition notamment ? Pour nous, cela n'est, semble-t-il, pas nécessaire.

Dans un premier temps, les notions d'énergie propre et d'énergie renouvelable abordent les mêmes moyens de production qui ne peuvent être comprise dans l'une des deux catégories sans appartenir à l'autre.

Elles sont également productrices de polluants : lors de leurs exploitations, elles dégagent une quantité négligeable voire nulle de gaz à effet de serre mais lors de leur fabrication ou bien destruction, elles sont toujours polluantes et nous n'avons pas encore trouvé les moyens de recycler certaines matières utilisées.

La notion « d'énergie propre » est étroitement interprétée, elle n'aborde que la phase d'exploitation de la source d'énergie. La qualification d'énergie dite « propre » mériterait pourtant d'être entendue de manière beaucoup plus contraignante afin de faire entrer le processus de fabrication, d'importation des matières utiles à la construction du dispositif et de démantèlement dans le processus de production et l'évaluation du coût environnemental. Cette nouvelle interprétation de la notion serait le meilleur moyen de se rapprocher du vrai sens « d'énergie propre » (communément admissible) et permettrait la création d'une nouvelle catégorie d'énergie totalement indépendante, non équivoque et conforme aux objectifs de l'Union.

Ce terme est voué à exister dans les limites d'un cadre plus informel, associé au langage commun, mais n'a pas sa place dans un cadre juridique pour le moment. Nous ne sommes cependant pas à l'abri d'une évolution technologique permettant d'introduire un mode de production dans cette définition.

Dans le cadre de cette nouvelle communication de la Commission européenne sur l'énergie, certains points nécessitent des modifications afin de favoriser la transition énergétique et de réaliser les objectifs fixés.

Objectif 1 : Le Réseau transeuropéen énergie : l'amélioration de l'interconnexion entre les États

Justifications

Actuellement, le réseau transeuropéen de l'énergie au sein de l'union européenne semble insuffisant. En Europe chacun doit pourtant avoir accès à une énergie à la fois compétitive, sûre et durable. L'amélioration des interconnexions entre les États permettra d'atteindre ces objectifs. Il est nécessaire de développer cette interconnexion afin d'améliorer la concurrence entre les différents fournisseurs. Cette concurrence permettra une offre plus compétitive pour les consommateurs européens. Toutefois l'objectif n'est pas de développer cette interconnexion au profit des énergies fossiles, telles que le gaz ou de l'industrie pétrochimique mais au profit des énergies renouvelables, plus propres pour l'environnement.

Le réseau actuel n'est en effet pas adapté pour tous les États membres de l'union. Ce manque d'interconnexion permet notamment à certain Etats de protéger leur marché de l'électricité de la concurrence. En outre les infrastructures du réseau ne sont pas adéquates entre certains États membres de l'Union européenne. Cette disparité entre les États membres et surtout entre leurs infrastructures ne permet pas une utilisation effective de l'interconnexion européenne.

Enfin, l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau de distribution doit passer par un raccordement aux autres réseaux (l'électricité produite par les sources d'énergies renouvelables doivent être raccordées au réseau d'électricité public, par exemple). Il est important de soutenir ces projets de raccordement au niveau européen. L'intégration de ces énergies renouvelables dans le réseau permettra d'améliorer le mix énergétique (cf objectif 2).

Propositions

Les futurs projets énergétiques prioritaires européens contiennent 32 projets d'infrastructures gazières. Il semble que ces projets entrent en contradiction avec le projet européen sur l'énergie. Donner la priorité à ces projets a pour conséquence de verrouiller les ambitions d'un environnement plus propre et de gaspiller l'argent du contribuable européen. Dès lors, nous proposons

- De développer de nouveaux projets durables de connexion entre les États et non des projets ne permettant pas d'atteindre les objectifs de réduction de CO2.
- Localiser les infrastructures qui nécessitent des travaux de raccordement et les ajouter à la liste des projets d'intérêts commun de l'union européenne.

Objectif 2 : Le développement des interconnexions doit aussi servir à favoriser l'intégration des ENR dans le mix énergétique pour un marché européen pleinement connecté et interconnecté.

Problème : En Europe, depuis 10 ans, on observe une diminution de la consommation d'énergie ainsi que la diminution de la dépendance à l'égard des combustibles fossiles. La conséquence qu'on en tire est que la part des énergies renouvelables a presque doublé. Cependant, les combustibles fossiles demeurent la source d'énergie dominante en Europe.

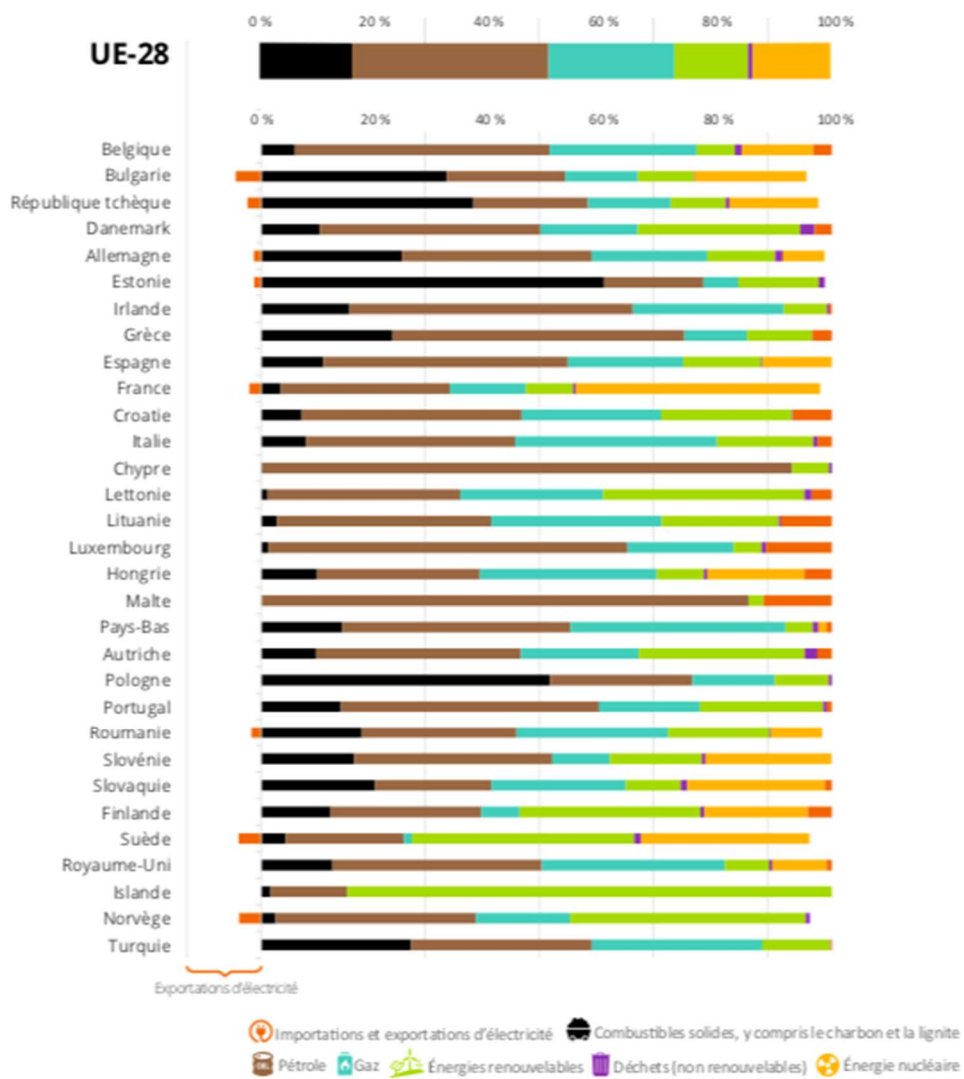
Justifications

Au sein de l'Union européenne la part d'énergies renouvelables dans le mix énergétique est trop disparate. Cette disparité se constate notamment entre le pays du Nord et du Sud de l'Europe. L'objectif serait d'équilibrer le mix énergétique au sein de l'UE. Pour cela, l'amélioration du réseau de distribution est nécessaire. Autrement dit permettre aux régions les plus éloignées de bénéficier de l'énergie renouvelable produite par les pays dont la production est importante.

À terme, il est nécessaire de remplacer les énergies fossiles produites par ces pays et de les remplacer par ses énergies renouvelables. Ainsi, par exemple, le Danemark qui est un pays qui produit énormément d'électricité *via* ses parcs éoliens, peut le revendre à ses voisins. Il serait alors nécessaire que chaque pays puisse vendre une part de cette énergie renouvelable à ses voisins. Le partage de cette électricité entre les États favoriserait l'intégration de ces énergies renouvelables dans le mix énergétique.

D'après un rapport de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables³⁴, il faudrait multiplier par six le développement des énergies renouvelables dans le monde pour descendre à huit gigatonnes d'émission de CO₂ contre douze actuellement. Ainsi pour rééquilibrer le mix énergétique il est d'abord nécessaire de développer des projets de production d'énergies renouvelable au sein de l'Union.

³⁴ Rapport Renewables de l'AIE publié le 21 octobre 2019.



35



36

³⁵ Consommation intérieure brute d'énergie par pays et par type de combustible.

³⁶ Consommation intérieure brute d'énergie par combustible dans l'Union européenne.

Le premier graphique³⁷ permet de constater cette disparité entre les États membres. En effet, nous pouvons constater que les pays du nord tels que la Finlande, l'Islande, la Suède et la Norvège consomment entre 40 et 70 % d'énergie renouvelable. Or les pays plus au sud comme Malte, Chypre et la Grèce consomment très peu d'énergie renouvelable.

Ainsi, il est nécessaire de rééquilibrer cette consommation au niveau de l'Europe. Ce rééquilibrage du mix énergétique doit tout d'abord passer par une amélioration de l'interconnexion entre ces différents pays.

Propositions

- Tout d'abord, l'Europe doit développer les projets de production d'énergies renouvelables. Les pays du Nord de l'Europe produisent énormément d'énergies éoliennes et les pays du sud de l'énergie solaire. Il est nécessaire de réduire les projet gaziers et pétroliers. Le développement des projets entre les pays du sud et du nord doit être la priorité pour l'Union. La création et l'amélioration des corridors entre les États permettront des meilleurs échanges.
-

³⁷ Agence européenne pour l'environnement

Objectif 3 : Nécessité d’agir dans le domaine de la taxation de l’énergie en Europe

Problème : La directive 2003/96/CE définit les produits énergétiques imposables, les utilisations pour lesquelles ils sont imposés et les niveaux minimaux de taxation applicables à chaque produit selon son utilisation. Ainsi, d’importants écarts de taxation de l’énergie existent entre les États. Ce déséquilibre peut s’avérer aujourd’hui préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur. Il est ainsi nécessaire pour l’Europe d’intervenir afin de diminuer les écarts actuels.

Justifications

Cette directive doit être révisée car elle n’est pas compatible avec les objectifs fixés par le pacte vert européen. On peut constater à travers cette directive que le charbon qui au demeurant est l’un des combustibles les plus polluants, est très peu taxé. On constate que la taxation est applicable selon la consommation énergétique et non en fonction du contenu énergétique du produit. Après analyse de cette directive nous constatons deux choses : d’une part, il y a un encouragement à consommer des combustibles tels que le charbon puisqu’il n’est que très peu taxé. D’autre part, cela crée une discrimination à l’égard des produits issus de l’énergie renouvelable qui sont plus taxés que certains carburants. C’est le cas par exemple de l’E85. Il s’agit pourtant d’un carburant composé à 85% de biocarburant.

De plus, un certain nombre d’exonérations existent dans le domaine de l’aviation et du transport maritime. Cette exonération représente environ 27 milliards d’euros³⁸. En Europe, seule la Suède applique depuis 2018 une taxe sur le Kérosène³⁹. Il nous semble par conséquent nécessaire d’instaurer une taxe unique au sein de l’Union européenne afin d’harmoniser cette taxe. Instaurer une taxation plus lourde pour les combustibles permettrait aux États d’investir dans des projets compatibles avec les objectifs sur le pacte vert.

Enfin, l’Union européenne accorde chaque année des subventions importantes à l’industrie fossile. Ainsi pour arriver à favoriser la distribution efficace des énergies renouvelable entre tous les États membres, il est nécessaire de réduire ces subventions et de les intégrer dans le système des énergies renouvelables afin de l’améliorer et de réduire les coûts liés à sa distribution.

Accorder plus de moyens aux États permettrait de faire des économies. En effet, selon l’IRENA cette opération serait rentable⁴⁰. Elle explique que l’augmentation de l’énergie renouvelable réduirait les émissions de CO2 et les dégâts de la pollution de l’air sur la santé humaine et les cultures agricoles. L’IRENA rapporte que les économies annuelles nettes seraient comprises (à l’échelle internationale) entre 1200 milliards et 4200 milliards de dollars⁴¹.

³⁸ Europe Écologie Les Verts

³⁹ International Civil Aviation Organization

⁴⁰ IRENA rapport novembre 2018 : Power system flexibility for the energy transition

⁴¹ Rapport IRENA 2018 ”Transformation énergétique mondiale : feuille de route pour 2050”

Propositions

- Supprimer les Subventions incompatibles avec le projet européen du pacte vert, notamment celles accordées aux combustibles fossiles.
 - Revoir les exonérations prévues dans le domaine de l'aviation et du transport maritime.
 - Instaurer une taxation qui prendrait en compte le contenu énergétique. Il faudrait prévoir un minima de taxe sur les combustibles les plus polluants pour tous les États membres.
-

Objectif 4 : Favoriser la libre circulation de l'énergie et la concurrence dans le marché intérieur pour une énergie abordable

Problème : L'Union européenne est fortement dépendante de l'importation d'énergies fossiles depuis des décennies. De plus, l'influence de l'Union européenne sur le prix de l'énergie est assez faible. En effet, elle subit majoritairement les variations du prix du pétrole. Nous sommes vulnérables devant les cours internationaux du prix de l'énergie, ce qui impacte dans un même temps l'environnement mais aussi le portefeuille du consommateur européen. En 2017, l'Union européenne a importé 266 milliards d'euros d'énergies fossiles pour sustenter les foyers et les entreprises des États membres.

Justifications

Le coût de l'énergie pour une grande part des ménages représente 1/10^{ème} de leurs dépenses⁴². Le prix du kwh est encore très élevé dans certains États membres comme l'Allemagne avec 0,31€ le kwh au premier semestre 2019. Ce prix est lié à un investissement important entre 2010 et 2015 dans l'énergie éolien terrestre⁴³. La production d'énergie par intermittence a imposé à l'État d'acheter de l'énergie à des pays hors Union européenne. Les danois paient également 0,28€ le kwh, cela est causé par l'importance de la production d'énergie éolien et d'un vent historiquement faible ces dernières années⁴⁴.

L'évolution de la distribution d'énergie renouvelable par une meilleure répartition des énergies produites en Europe est un grand pas pour la réalisation des objectifs proposés par la Commission européenne, mais nous sommes encore trop dépendants de l'énergie produite par les États hors Union européenne⁴⁵ pour finalement importer 55% de notre l'énergie consommée au sein de l'Union européenne en 2017.

Le meilleur moyen de faire évoluer le prix de l'énergie, augmenter les infrastructures productrices d'énergie dans certains États membres moins investis (pour des raisons parfois extérieures à la politique du gouvernement de l'État membre, comme une résistance publique pour le développement d'une méthode de production d'énergie ou son coût trop important), garantir l'innovation et augmenter la production d'énergie renouvelable est logiquement un accès équitable au réseau pour les nouveaux entrants conforté par une transparence du marché.

L'objectif serait donc d'investir drastiquement dans l'amélioration du réseau transeuropéen d'énergie afin de favoriser la concurrence entre les fournisseurs d'énergie en Europe sans entrave pour le consommateur européen souhaitant favoriser un distributeur étranger. Certains États de l'est ou du nord de l'Europe, les bons élèves, sont fortement compétitifs dans l'énergie renouvelable⁴⁶. Nous devons mettre en évidence le fonctionnement de la distribution d'énergie en Europe afin de que le consommateur européen prenne

⁴² Rapport de la Commission Européenne « *le prix et le coût de l'énergie en Europe* », 9 janvier 2019

⁴³ IREF, Institut de Recherche Economiques et Fiscales, « *Le kwh est deux fois plus cher en Allemagne qu'en France* », novembre 2017

⁴⁴ <https://www.energidataservice.dk/>

⁴⁵ Touteurope.com, « *la dépendance énergétique européenne* », 24 juin 2019

⁴⁶ Toutel'europe.eu, « *Les énergies renouvelables dans l'UE* », 12 juin 2019

conscience de l'influence qu'il peut avoir sur le prix si son choix est celui du fournisseur d'électricité le plus compétitif (énergie renouvelable, prix, recherche et développement dans le domaine pour offrir une énergie propre).

Dès lors, nous proposons une campagne d'information européenne afin de favoriser le taux de switch (le *ratio* du nombre de changement de fournisseur ajouté aux mises en services des fournisseurs alternatifs dans la zone) par le consommateur en Europe. Nous voulons éclairer le consommateur sur la possibilité de choisir un opérateur alternatif pour éviter la concentration de seulement deux ou trois gros opérateurs dans un État membre. Aujourd'hui, beaucoup de ressortissants ne savent toujours pas qu'il existe une pluralité de fournisseur et qu'ils ont le choix. Le marché en France par exemple est largement détenu par le fournisseur historique (EDF avec 86% des parts du marché). Il faut faire jouer la concurrence en Europe pour améliorer les prix, accélérer l'innovation et forcer les opérateurs à être constamment compétitif. Si l'Union européenne ne peut pas faire varier le prix de l'énergie, elle peut influencer le choix du consommateur en lui expliquant les armes à sa disposition. Proposons aux ménages en Europe de devenir les acteurs de la réalisation des objectifs du Pacte Vert.

Propositions

- Donner accès aux consommateurs européens des outils comparatifs des prix moyens fixés par les fournisseurs d'énergies sur le marché, sur le territoire et dans l'Union européenne. Il serait envisageable de créer une plateforme permettant de comparer les points qui intéressent le consommateur afin de garantir la transparence du marché et donner la possibilité de faire son choix en connaissances de cause : le prix, le type d'énergie produite par le fournisseur, les recherches entamées et les futures objectifs...
 - Suppression des taxes douanières pesant sur les consommateurs finaux d'électricité pour favoriser le marché intérieur et supprimer les dernières barrières à un choix limité aux fournisseurs nationaux prépondérant (en France, la TICFE ou CSPE, Taxe Intérieure sur la Consommation Finale d'Électricité).
-

Objectif 5 : L'une des principales pistes formulées par la commission, c'est bien de favoriser la construction de nouvelles éoliennes en mer

Justifications

Il est patent que l'énergie éolienne (qu'elle soit produite sur terre ou bien en mer) et l'énergie renouvelable en générale sont des sources d'énergie intermittentes sur lesquelles nous ne pouvons pas totalement miser à court ou moyen terme si nous souhaitons garantir la sécurité de l'approvisionnement sur l'ensemble du territoire européen. Nous sommes encore dépendants des énergies fossiles et nucléaires. L'évolution cependant du mix énergétique et de l'interconnexion du réseau énergétique en Europe accompagnée d'une augmentation de la production d'énergies renouvelables permettra immanquablement d'atteindre les objectifs recherchés par la Commission.

Le développement d'une stratégie pour la création de parc éolien en mer est l'une des propositions fortes de la Commission pour le Pacte Vert. Un projet judicieux lorsque nous connaissons les quantités importantes d'énergie produites par l'éolien en mer en comparaison avec les autres types d'énergies renouvelables.

Nous devons réfléchir au développement de nouveaux parcs en Europe tout en prenant en considération la pérennité d'un écosystème fonctionnel. Nous souhaitons éviter un bouleversement des phénomènes biodynamiques dans les fonds marins tel que le déplacement et la migration des espèces vivantes animales et végétales.

Actuellement, la barrière principale à la création de nouveau parc éolien semble être la procédure d'autorisation instituée par chaque État membre. Cette procédure comprend l'élaboration d'une étude d'impact effectuée par des experts afin de protéger l'environnement humain et naturel conformément aux textes. Cette étape permet de supprimer l'éventualité de porter atteinte à l'écosystème. Cette procédure, antérieure au commencement du chantier, évince les risques potentiels de briser l'équilibre d'un écosystème marin et permettrait de réduire les risques d'affectation des activités environnantes telles que l'aquaculture (une activité agricole maritime fortement dépendante de l'environnement dans lequel le produit évolue).

Si cette obligation d'évaluation est fondamentale pour la réalisation du projet, il semble judicieux d'améliorer certains aspects de la procédure de création d'un parc éolien en mer. Les projets en cours connaissent de nombreuses contestations. Les enquêtes publiques répondent souvent par la négative aux projets régionaux concernant la création de parc éolien alors que le dossier, pourtant déjà accepté par la collectivité, était en attente de validation par les experts mais surtout par l'enquête publique. Initialement créé pour limiter les initiatives des collectivités territoriales ayant potentiellement un impact sur l'environnement, elle fait office de frein pour le développement de parc éolien en mer qui ont un rôle prépondérant dans l'objectif zéro carbone de l'Union européenne. Selon nous, il est nécessaire de modifier la procédure afin de la simplifier.

Pour cela, nous proposons la création d'une procédure cohérente et uniformisée qui proposerait la réalisation d'une étude d'impact et d'une enquête publique prise en charge entièrement par l'État et qui serait organisée antérieurement à l'appel d'offre. L'administration pourra ainsi soumettre un cahier des charges respectueux des exigences et des besoins de la région et des experts. Dans cette optique, les projets en cours ne pourront plus être retenus après l'appel d'offre.

Cette proposition de procédure simplifiée, plus rationnelle, pour l'adoption d'un parc éolien est admissible conformément aux articles 4 et 194 du TFUE qui confèrent une compétence partagée en matière d'énergie. Les États membres ne peuvent exercer leurs compétences que dans la mesure où l'Union européenne n'a pas exercé ou a décidé de ne pas exercer la sienne.

L'enquête publique étant le dernier rempart à la construction de parc éolien sur le territoire français notamment, nous souhaiterions que la commission envisage également un moyen d'exclure cette étape, par exception à la procédure classique concernant les projets de travaux ou d'ouvrage ayant un impact sur l'environnement. Cette initiative aurait un effet fortement positif sur le développement de parc éolien en Europe, notamment dans les pays du littoral méditerranéen, très réticent à la création d'éolien en mer.

Propositions

- Une procédure d'autorisation des parcs éoliens en mer unique et uniformisée dans l'Union européenne avec l'organisation de l'étude d'impact et de l'enquête publique antérieure à l'appel d'offre, entièrement prise en charge par l'État membre concerné.
- La suppression de l'enquête publique dans la procédure d'autorisation des parcs éoliens en mer, par exception au procédure classique.

FIN DE LA THEMATIQUE 2

THÉMATIQUE 3 : LA NUMÉRISATION DE LA SOCIÉTÉ

Introduction

L'industrie du numérique a un impact environnemental non négligeable. Elle peut cependant être une partie de la solution puisque cette même technologie peut également permettre de mesurer la pollution, d'adapter et d'optimiser nos comportements. Le pacte vert évoque lui-même l'utilisation des technologies numériques (intelligence artificielle, 5G etc) pour favoriser l'impact des politiques en faveur des politiques de lutte contre le réchauffement climatique.

Objectif 1 : Favoriser les investissements dans le secteur du développement durable

Problème : La question n'est pas de savoir si la numérisation de la société est bénéfique pour l'environnement. Sous le prisme de la responsabilisation de la société face aux enjeux environnementaux, le sujet porte ici sur le rôle que peut avoir l'Union Européenne dans la valorisation de la numérisation de la société.

Justifications

L'innovation technologique peut être bénéfique pour l'environnement, il est donc opportun pour l'Union européenne d'agir pour valoriser les initiatives prises dans cette direction. La recherche d'actions que l'Union européenne pourra mener nous conduit aujourd'hui à distinguer selon les actions qu'elle pourra mener sans contrainte ou avec contrainte. Ceci afin d'établir les voies d'actions par lesquelles l'Union européenne pourra agir efficacement pour répondre au mieux aux difficultés environnementales.

Dans l'objectif de promouvoir, sans contraindre, une économie respectueuse de l'environnement et indépendante vis-à-vis des super-puissances étrangères⁴⁷ contrôlant l'économie mondiale⁴⁸, les pistes de réflexion qui suivront s'attacheront à connaître le rôle que pourrait avoir l'Union européenne dans la valorisation des entreprises utilisant des outils numériques au services des difficultés environnementales.

La première piste ici évoquée ne fait que ressort d'un constat. Si l'Union européenne vient à évoquer différentes entreprises utilisant le numérique à des fins permettant de résoudre les difficultés environnementales, elle se retrouverait ce faisant à faire leur publicité. Le rôle de l'Union européenne ne serait pas de faire l'unique éloge de telles entreprises. Il s'agirait pour elle de les intégrer dans un processus constructif (sinon pratique) intégré au Pacte Vert. La proposition se révèle d'autant plus pertinente qu'en matière numérique, la concurrence est énorme⁴⁹. Si l'Union européenne peut valoriser des entreprises répondant à un cahier des charges bien défini, elle peut chercher à orienter le marché tout entier.

Ce système, permettant de véhiculer les idées prévues dans le Pacte Vert, aurait l'avantage de ne coûter que très peu. Les seules sommes devant être engagées n'étant que de l'ordre organisationnel. S'analysant en une aide d'état, ce système poserait toutefois des difficultés concurrentielles.

⁴⁷ V. Lequeux, *Le numérique dans l'Union Européenne*, 15 mars 2018 <https://www.touteleurope.eu/actualite/le-numerique-dans-l-union-europeenne.html>

⁴⁸ *Le numérique américain a-t-il colonisé l'Europe ?*, 25 juin 2015 <https://www.touteleurope.eu/actualite/le-numerique-americaain-a-t-il-colonise-l-europe.html>

⁴⁹ E. Bembaron, *Les start-up, pourvoyeuses de solutions respectueuses de l'environnement*, 16 octobre 2019 <https://www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/les-start-up-pourvoyeuses-de-solutions-respectueuses-de-l-environnement-20191016>

Le Pacte Vert ne se fait pas le promoteur d'un quelconque chauvinisme⁵⁰, il ne serait donc pas question de distinguer entre les entreprises européennes ou d'États tiers. Pour sélectionner les entreprises pouvant faire partie de ce dispositif, il serait question de confronter les entreprises sollicitant l'Union européenne pour faire partie du dispositif, à un ensemble de critères objectifs et pertinents et d'être totalement transparent sur le processus de sélection. Le cahier des charges qui suit s'attache à fixer des critères limitativement énumérés et cumulatifs.

Cahier des charges (critères limitativement énumérés et cumulatifs)				
A la conception des produits/services			A la distribution des produits/servicee	
Utilisation de matériaux uniquement issus d'une production locale (distance inférieure ou égale à 250 kilomètres ¹) dans la chaîne de production.	Numérisation des produits/ services concernés au service de l'environnement	La protection de l'environnement consistera	Critères géographiques	Critères matériels
		<u>En la réutilisation</u> de matériaux renouvelables et/ou renouvelés pour la conception et dans le produit et/ou service.	Distribution locale (distance inférieure ou égale à 250 kilomètres ²) des produits et/ou services concernés à l'utilisateur final.	Utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement (<i>absence totale de pollution</i> : les voitures électriques sont donc écartées)
		<u>En une production contrôlée de déchet :</u> • Absence de déchets dangereux³ • Production limitée de déchets non dangereux		
	Numérisation dans la chaîne de production au service de l'environnement	<u>En une gestion contrôlée des déchets :</u> • Stockage de tous les déchets dans des endroits adaptés⁴ • L'énergie utilisée pour détruire les déchets intégralement compensée par l'énergie produite. • Cette énergie nouvellement produite doit être réintégrée dans un circuit de production.		

1 La Ruche qui dit oui !, La charte du réseau

http://www.proximites-obs.fr/wp-content/uploads/sites/4/2017/01/Synthese_atelier1.pdf

2 Cf. note 1.

3 Article R541-8 du code de l'environnement.

4 Installation classée pour la protection de l'environnement, 26 septembre 2019 <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/installation-classee-protection-l-environnement>.

La seconde piste évoquée est relative à la réalisation d'investissements, au niveau de l'Union européenne et au niveau international. Au niveau européen, les fonds européens structurels et d'investissement se présentent comme des leviers que l'Union peut actionner pour chercher à valoriser l'investissement.

Les fonds européens structurels et d'investissement sont composés de cinq fonds distincts, tous pouvant regrouper les différents secteurs économiques où l'outil numérique peut avoir son intérêt (*chercher à résoudre les problèmes dans les zones rurales, chercher à rééquilibrer le marché selon les disparités, etc*).

Pour permettre l'application des mesures prévues au niveau de l'Union européenne, les États membres élaborent des accords de partenariats, en collaboration avec la Commission. Il en découle ensuite des plans d'investissements.

⁵⁰ J. Pisani-Ferry, *Europe : ne pas céder au chauvinisme*, 9 mars 2016 <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/europe-ne-pas-ceder-au-chauvinisme-555678.html>

Les plans d'investissements pour 2021 ne sont pas fixés⁵¹. Politiquement, il peut être intéressant pour l'Union européenne de communiquer par tout moyen (*tracts, médias*) auprès des citoyens européens pour que ses intérêts, retranscrits dans le Pacte Vert, soient le mieux représentés.

Propositions

- Valoriser par la publicité les entreprises respectant un certain cahier des charges. Ce cahier des charges fera la promotion des entreprises utilisant les nouvelles technologies pour diminuer l'impact de leur activité sur l'environnement.
 - Faire la promotion, auprès de tous les citoyens européens et par tout moyen, du Pacte Vert. Cette promotion aura pour objectif, notamment, d'influencer les plans d'investissements pour 2021 dans le cadre des fonds européens structurels et d'investissement.
 - Donner le pouvoir à la Commission
-

⁵¹ *Fonds européens 2021-2027 en Île-de-France : donnez votre avis*, 16 janvier 2020
<https://www.iledefrance.fr/fonds-europeens-2021-2027-en-ile-de-france-donnez-votre-avis>

Objectif 2 : Lutter contre l'obsolescence programmée

Problème : Il convient d'envisager à présent la possibilité pour l'Union européenne de contraindre les entreprises à adopter un comportement favorable pour l'environnement au stade de la fabrication de leurs produits. C'est à travers l'angle de l'obsolescence programmée que nous concentrerons l'essentiel de cet argumentaire.

Justifications

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) définit l'obsolescence programmée comme étant « *un stratagème par lequel un bien verrait sa durée de vie normative sciemment réduite dès sa conception, limitant ainsi sa durée d'usage* ».

Un tel stratagème a pour conséquence de favoriser les comportements de surconsommation. Par conséquent la demande en équipement high tech ne cesse d'augmenter. À titre d'exemple, un simple smartphone contient plus de 70 composants, dont certains sont fabriqués à partir de métaux rares et nécessitant une grande quantité d'énergie. Une durée de vie limitée d'un tel bien engage donc une exploitation excessive de matières premières alors que celles-ci sont pourtant limitées.

Le but est donc d'établir des mesures législatives européennes en vue d'assurer une durée de vie plus longue aux produits. Il existe différentes formes d'obsolescence et toutes doivent faire l'objet d'une lutte acharnée : il est essentiel que les entreprises fabriquent des produits électroniques dont la durée de vie soit optimale afin de limiter les comportements de surconsommation et de limiter les déchets électroniques.

À l'heure actuelle, les membres de l'Union européenne sanctionnant ce comportement sont peu nombreux, et les mécanismes de sanction mis en place sont peu efficaces. À titre d'exemple, l'obsolescence programmée est sanctionnée dans le Code de la Consommation français dans l'hypothèse suivante : « *un metteur sur le marché vise à réduire délibérément la durée de vie d'un bien pour en augmenter le taux de remplacement* ». ⁵²

Certes, cette définition a le mérite d'être assez large pour englober tout type d'obsolescence programmée, qu'elle soit le résultat d'un défaut rendant l'ensemble du produit inutilisable (obsolescence fonctionnelle), ou d'une inutilité du produit du fait de son incompatibilité avec des versions ultérieures (obsolescence par incompatibilités). Cependant, cette définition, suppose l'existence d'un élément matériel (l'existence de l'obsolescence programmée) mais également l'existence d'un élément intentionnel. Or, ce deuxième élément pose difficulté du point de vue probatoire, car il est extrêmement difficile, voire impossible, de démontrer une volonté quelconque de la part d'une entreprise. Cela explique que la majeure partie des décisions françaises rendues en la matière n'ait pas abouties.

⁵² Définition issue de l'article L.441-2 du Code de la consommation (France)

Au regard de ces éléments, nous proposons que la Commission Européenne se saisisse de cette problématique afin de déterminer, non pas une simple “définition européenne” du délit d’obsolescence programmée, car nous savons maintenant qu’une telle entreprise peut s’avérer difficile et pas forcément suffisante. Nous proposons plutôt à la Commission européenne de prévoir, par voie réglementaire, une durée de vie minimale des produits. Les produits devront être classés selon différentes catégories car l’allongement de la durabilité d’un produit n’est pas systématiquement bénéfique pour l’environnement.⁵³ Ainsi, tout produit qui ne fonctionne plus, alors même que la durée de vie prévue par le règlement n’est pas atteinte, ferait présumer l’existence d’un délit dont la sanction devra être prévue par chaque état membre.

Propositions

- Donner le pouvoir à la Commission Européenne de fixer une durée de vie minimale des produits en procédant par catégorie.
-

⁵³ ADEME, Service Economie et Prospective (article de Viadenlec Eric et Meunier Laurence, “Obsolescence programmée : l’enjeu écologique ?”, *Futuribles*, n 402, septembre-octobre 2014).

Objectif 3 : Lutter directement contre la pollution numérique

Problème : Internet est le 6^{ème} consommateur d'énergie au monde. Le numérique émet aujourd'hui 4% des gaz à effet de serre, et sa consommation s'accroît de 9% par an. Le développement exponentiel de l'utilisation des NTIC dans la vie quotidienne (phénomène appelée « big DATA ») font d'internet un moyen de communication très énergivore. En 2015, une étude de la Global e-Sustainability Initiative démontrait que cette pollution numérique était aussi importante que celle provoquée par le secteur aérien.

Justifications

Le numérique peut être utilisé dans la prise de décision afin de lutter efficacement contre la production polluante. La consommation énergétique est la clé principale de la problématique climatique et est devenu le problème majeur du numérique. Comme le relève le rapport « *The Shift Project : Pour une sobriété numérique* », l'intensité énergétique de l'industrie numérique augmente aujourd'hui à contre-courant de l'évolution de l'intensité énergétique du PIB mondial. En effet, celui-ci baisse actuellement de 1,8% alors même que l'intensité énergétique de l'industrie numérique augmente de 4% par an. Le numérique, solution face aux enjeux de la transition écologique semble alors se présenter davantage comme faisant partie du problème.

Dans un premier temps, l'idée serait alors de responsabiliser les différents acteurs en permettant de prendre en compte cet impact numérique dans la prise de décision relatifs à l'achat et l'utilisation d'équipement électronique. Il faut permettre aux acteurs, qu'ils soient privés ou publics de mesurer l'impact environnemental de leurs projets numériques.

Pour ce faire, il a été proposé par le rapport « *The Shift Project : pour une sobriété numérique* » de développer un nouveau référentiel, le Référentiel Environnemental du Numérique qui permettrait justement de mesurer cet impact en donnant « *des ordres de grandeur sur l'énergie et les matières premières mobilisées par la production et l'utilisation de technologies numériques courantes* ».

Afin d'évaluer au mieux les effets environnementaux, l'idée serait d'inciter les pouvoirs publics à rapprocher les différents acteurs de leurs pays travaillant sur l'ouverture des données et sur les problématiques environnementales (en France les acteurs Green IT et French Tech) afin de créer, en travaillant de concert, des bases de données publiques pour analyser au mieux les impacts environnementaux. Cette base de données permettra de procéder au bilan carbone des projets numériques avant de les lancer.

Ainsi, plutôt que de faire du numérique un problème qui devient majeur dans la transition écologique, l'idée serait de l'utiliser intelligemment afin d'en faire un acteur qui permettra justement de mieux concevoir les politiques énergétiques.

Il est primordial que la gestion des bases de données soit revue, celles-ci sont en effet source d'une très grande pollution. Un « data center » ou centre de donnée est un site physique regroupant des installations informatiques (serveurs, routeurs, commutateurs, disques durs...) chargées de stocker et de distribuer des données. De telles installation produisent énormément

de chaleur, et doivent être refroidies pour éviter toute panne, ce qui induit une consommation énergétique très élevée. L'expansion des services en ligne, l'avènement du « big-data », a causé une croissance exponentielle du nombre de centres de données.

De ce fait, une nécessité d'alternative au modèle actuel de centralisation des données s'impose. Une nouvelle logique éco-technologique doit être soutenue, facilitée et encouragée. Notamment, la chaleur produite par ces centres peut être réutilisée soit pour alimenter les centres de données eux-mêmes, les rendant alors autosuffisants en électricité, soit pour chauffer des infrastructures publiques. Ce type d'installations existe déjà mais leur nombre est bien trop réduit. Il revient donc aux pouvoirs publics de les encourager en facilitant leur mise en place.

L'edge computing c'est-à-dire le fait de centraliser et de traiter les données localement avec de minuscules data centers est aussi envisageable. En plus de permettre une plus faible consommation énergétique, il s'agit d'un nouvel enjeu incontournable dans le monde des nouvelles technologies. Il existe d'ailleurs le European Computing Consortium (ECC) qui a pour rôle de développer l'edge-computing au niveau Européen. Il s'agira donc ici de favoriser son développement avec transparence et concertation afin d'aller plus loin dans cette démarche. L'idée ici n'est pas d'aller à l'encontre de la transition numérique qui présente de nombreux avantages que ce soit dans la vie courante des citoyens mais également dans la transition écologique en elle-même. La volonté des politiques et l'action des pouvoirs publics est primordial, en ce sens qu'ils pourraient imprimer les changements nécessaires pour faire converger ces deux transitions qui sont à la fois incontournables et complémentaires.

Propositions

- Encourager et faciliter les modes alternatifs de centralisation de la donnée : l'exemple de l'Edge computing.
-

Objectif 4 : Lutter indirectement contre la pollution numérique

Problème : Le monde connaît aujourd'hui une augmentation croissante de la consommation des produits numériques qui sont en grande partie responsable de la pollution numérique. Il s'agit dans cette partie d'envisager la possibilité d'influencer le consommateur et ce en établissant la possibilité pour l'Union Européenne de contraindre les entreprises productrices de produits numériques d'informer le consommateur de l'empreinte écologique de ces produits.

Justifications

Le numérique est un phénomène très polluant : dans le cadre des émissions de gaz à effet de serre générées par le numérique 28% sont dues aux infrastructures réseau 25% sont dues aux data centers, 47% sont dues aux équipements des consommateurs (ordinateurs, smartphones, tablettes, objets connectés, GPS...) ⁵⁴. Nous constatons à travers ces chiffres que les équipements achetés par les consommateurs causent environ la moitié de la pollution liée au numérique, il s'avère alors nécessaire de trouver des moyens pour remédier à cette situation.

L'information du consommateur s'avère être un des nombreux moyens pour remédier à la pollution causée par le numérique.

En Europe, 45,1 millions de smartphones se sont écoulés au second trimestre 2019 ⁵⁵, et on estime qu'en Europe occidentale une personne détiendra 8,9 équipements en 2021 contre 5,3 en 2016 ⁵⁶. Pour pouvoir limiter l'achat de ces produits numériques causant une pollution massive et pour une consommation plus durable, il est nécessaire d'informer le consommateur de l'impact environnemental du bien qu'il souhaite acquérir.

Effectivement de nombreux consommateurs sont soucieux de la cause environnementale ⁵⁷, néanmoins les fabricants et distributeurs ne donnent généralement aucun indice sur l'impact environnemental de ces produits. Pour ce faire, il conviendrait d'informer

⁵⁴ ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie *La face cachée du numérique : Réduire les impacts du numérique sur l'environnement* édition novembre 2019.

⁵⁵ *Vente de smartphone en Europe*

<https://www.01net.com/actualites/ventes-de-smartphones-en-europe-samsung-et-xiaomi-grands-gagnants-apple-et-huawei-en-crise-1747889.html>

⁵⁶ ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie *La face cachée du numérique : Réduire les impacts du numérique sur l'environnement* édition novembre 2019

⁵⁷ L'affichage environnemental pour une économie plus verte

<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20L%E2%80%99affichage%20environnemental,%20pour%20une%20consommation%20plus%20verte.pdf>
: « Ainsi, la moitié des consommateurs sont prêts à déboursier au moins 20 % de plus pour un produit mieux noté. De plus, 56 % pensent qu'un tel affichage devrait s'imposer à tous les produits »

le consommateur de cet impact lui permettant d'intégrer la dimension environnementale dans ses choix et d'effectuer un achat plus responsable.

Par conséquent il s'avère être nécessaire d'imposer au professionnel une obligation d'information sur l'impact environnemental du produit électronique qu'il propose au consommateur. En France, il existe déjà un dispositif législatif qui prévoit et souligne l'importance d'informer le consommateur à savoir la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dans son article 13.

Cette dernière dispose dans son article 13 "Afin d'améliorer l'information des consommateurs, les producteurs et importateurs de produits générateurs de déchets informent les consommateurs, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, sur leurs qualités et caractéristiques environnementales, notamment l'incorporation de matière recyclée, l'emploi de ressources renouvelables, la durabilité, la compostabilité, la réparabilité, les possibilités de réemploi, la recyclabilité et la présence de substances dangereuses, de métaux précieux ou de terres rares, en cohérence avec le droit de l'Union européenne. Ces qualités et caractéristiques sont établies en privilégiant une analyse de l'ensemble du cycle de vie des produits (...) Les informations prévues au présent alinéa doivent être visibles ou accessibles par le consommateur au moment de l'acte d'achat...

Ayant ainsi établi l'importance de l'information transparente, claire et fiable du consommateur, il nous semble judicieux qu'il soit imposé au professionnel, au niveau de l'union européenne, une obligation d'information sur l'impact environnemental d'un produit numérique, et ce par le moyen de l'étiquette environnementale.

L'étiquetage environnemental proposée est à l'image de celui prévu pour les vêtements. Pour que le consommateur soit informé de l'impact environnemental il est possible de s'inspirer du fonctionnement de l'affichage environnemental des vêtements, inscrit dans la loi française anti-gaspillage pour une économie circulaire précitée, mais aussi Des étiquettes environnementales réglementaires existantes déjà, parmi lesquelles l'étiquette énergie des appareils électroménagers, mise en place en 1994⁵⁸.

Cet affichage prendra la forme d'une note, tenant compte de plusieurs critères environnementaux. Cette note, allant de A (la meilleure note) à E, serait affichée sur le produit.

L'étiquette environnementale devra être apposée sur les produits numériques neufs vendus en magasin et en ligne. Cet étiquetage environnemental des vêtements se fonde sur 9 critères, qui recouvrent tout son cycle de vie, de la production de la fibre textile à sa fin de vie. Ce seront bien les 9 critères de ce dispositif expérimental que nous utiliserons comme une première base pour déterminer l'impact environnemental des produits numériques.

⁵⁸ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20L%E2%80%99affichage%20environnemental,%20pour%20une%20consommation%20plus%20verte.pdf>
: Elle influencerait aujourd'hui trois acheteurs sur quatre selon l'Ademe [1], et a contribué à l'amélioration de l'efficacité énergétique des appareils

Les critères de notation seront les suivants :

- Émission de gaz à effet serre,
- Toxicité aquatique,
- Consommation d'eau,
- Épuisement des ressources minérales,
- Impact sur les ressources énergétiques,
- Acidité dans l'eau
- Pollution photochimique,
- Eutrophisation,
- Impact sur la biodiversité.

Dans le domaine de l'évaluation globale et multicritère des impacts environnementaux, l'analyse de cycle de vie (ACV) est l'outil le plus abouti, c'est une compilation et évaluation des intrants, des extrants et des impacts environnementaux potentiels d'un système de produits au cours de son cycle de vie.

L'ACV permet de **quantifier les impacts d'un produit** (un bien, un service ou même un procédé), depuis l'extraction des matières premières qui le constituent jusqu'à son élimination en fin de vie, en passant par les phases de distribution et d'utilisation, soit « du berceau à la tombe » utilisé par l'ADEME. Néanmoins il s'avère être nécessaire de personnaliser ces critères pour être conforme à notre cas d'espèce qui est la pollution numérique.

Ainsi les critères d'émission de gaz à effet de serre, de toxicité aquatique, d'épuisement des ressources minérales, d'impact sur les ressources énergétiques, la pollution photochimique, l'eutrophisation et l'impact sur la biodiversité sont à conserver.

Les critères de consommation d'eau, d'acidité dans l'eau sont discutables car si ces critères servent bien l'analyse de l'impact écologique pour le textile ne nous sommes pas certains qu'ils ne servent pas celui du numérique.

Nous proposons d'ajouter comme critère la durée de vie du produit, ainsi le consommateur aura tendance à choisir le produit qui aura la durée de vie la plus longue permettant ainsi d'éviter de combattre l'obsolescence programmée mais aussi de limiter des produits numériques jetés rapidement après leur achat.

Propositions

- Favoriser l'information du consommateur concernant l'empreinte environnementale. Ceci en imposant aux professionnels une notation des produits numériques qu'ils commercialisent.

FIN DE LA THEMATIQUE 3

THÉMATIQUE 4 :

**MOBILISER LES
ACTEURS DE
L'INDUSTRIE EN
FAVEUR
D'UNE ÉCONOMIE
CIRCULAIRE**

Introduction

La commission d'enrichissement de la langue française précise, dans un avis publié au Journal Officiel de la République Française⁵⁹, une liste des termes et définitions adoptés concernant le vocabulaire de l'environnement. Elle définit l'**économie circulaire** comme étant une organisation d'activités économiques et sociales recourant à des modes de production, de consommation et d'échange fondés sur l'écoconception, la réparation, le réemploi et le recyclage, et visant à diminuer les ressources utilisées ainsi que les dommages causés à l'environnement. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ajoute qu'elle vise à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien être des individus.

Pour l'Union européenne, l'économie circulaire sous-entend une croissance durable, autrement dit, une utilisation des ressources de manière plus intelligente et durable. Ainsi, "les produits et les matières conservent leur valeur le plus longtemps possible ; les déchets et l'utilisation des ressources sont réduits au minimum". L'économie circulaire permet ainsi, lorsque le produit arrive à terme, que « les ressources [soient] maintenues dans le cycle économique afin d'être utilisées encore et encore pour recréer de la valeur »⁶⁰.

La définition de l'économie circulaire retenue par l'ADEME comprend des notions qui doivent nécessairement être précisées. Par **modes de production**, on recherche à incorporer davantage de matières premières issues du recyclage dans les produits ; accompagner l'investissement productif ; gérer les ressources de façon plus soutenable⁶¹. Concernant les **modes de consommation**, il s'agit de renforcer les obligations des fabricants et des distributeurs en matière d'information sur la disponibilité des pièces détachées pour les équipements électriques, électroniques une information simple sur leur réparabilité ; renforcer la mise en œuvre effective de la garantie légale de conformité et porter au niveau européen une extension de sa durée ; améliorer l'information du consommateur ; intensifier la lutte contre le gaspillage alimentaire ; renforcer la lutte contre la publicité incitant à la mise au rebut prématurée des produits et au gaspillage des ressources. Enfin, l'**écoconception**, est la conception initiale du produit qui prédétermine largement s'il sera possible de réparer ou de recycler ledit produit ou de réutiliser ses composants ou matériaux.

En 2015, la Commission européenne a adopté un plan d'action en faveur d'une économie circulaire. 54 actions ont été mises en œuvre ou sont actuellement en développement afin de créer un certain nombre d'emplois tout en préservant les ressources précieuses et rares, en réduisant l'incidence de l'utilisation des déchets et en redonnant de la valeur aux déchets.

En 2016, des activités circulaires telles que la réparation, le réemploi ou le recyclage ont généré près de 147 milliards d'euros en valeur ajoutée tout en représentant des investissements d'une valeur de 17,5 milliards d'euros⁶².

⁵⁹ (JORF) n°0189 du **18 août 2015** page 14432 texte n°56)

⁶⁰ Rapport sur le paquet « économie circulaire » : questions et réponses, 4 mars 2019, [en ligne] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/MEMO_19_1481

⁶¹ Feuille de route économique circulaire, 50 mesures pour une économie 100% circulaire <http://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/diles/05.02.2018%20BP%20De%CC%81placement%20Machaon%20plastiques%20CP0pdf>

⁶² Commission Européenne, *Communiqué de Presse, Boucler la boucle, le Commission met en œuvre le plan d'action en faveur de l'économie circulaire*, mai 2019.

En outre, le Conseil économique, social et environnemental français, dans son avis du 18 octobre 2019 concernant les consommateurs dans l'économie circulaire, fait part d'une volonté de « renforcer le rôle du consommateur dans les efforts pour dépasser le modèle actuel de production et de consommation ». L'objectif de l'économie circulaire est la réduction de la surconsommation, le consommateur joue dès lors un rôle majeur.

Le Pacte vert a ainsi pour objectif la réalisation d'une économie circulaire et neutre pour le climat. Pour ce faire, l'ensemble des objectifs sous-mentionnés devra être mis en œuvre sur le long terme.

À cette fin, il est nécessaire de mobiliser les consommateurs, les orienter, les inciter à un changement de leurs habitudes et de choix de consommation. Selon le plan d'action en faveur de l'économie circulaire en effet, « les choix opérés par des millions de consommateurs peuvent stimuler ou freiner l'économie circulaire ».

En plus de mobiliser les consommateurs, il est essentiel de modifier les politiques territoriales permettant une mise en œuvre par tous les acteurs locaux, mais aussi de convaincre les entreprises d'agir pour une économie circulaire et non linéaire.

L'économie circulaire prend en compte l'ensemble du cycle de vie d'un produit, par le biais de l'allongement de la durée d'usage à travers le réemploi, la réutilisation et la réparation. Afin de continuer à tendre davantage vers une économie circulaire, il faut se focaliser sur l'objectif qui est celui de la prévention et la réduction des déchets, l'étude de la durabilité des produits et le recyclage. Pour cela, il est **nécessaire de créer une organisation, une commission ou un conseil chargé uniquement de la question de l'économie circulaire qui aurait pour mission de surveiller, de vérifier les budgets alloués tout comme le cahier des charges de ces derniers.**

Afin de mobiliser les acteurs de l'industrie en faveur de l'économie circulaire, il est nécessaire de prévenir et réduire la réduction des déchets d'emballage (objectif 1), ainsi qu'augmenter la part des déchets recyclés à partir de techniques existantes (objectif 2). Sensibiliser la population au recyclage est également un moyen pour favoriser l'économie circulaire (objectif 3). Concernant la durabilité des produits, l'incitation (des entreprises à fournir des produits plus durables et sensibiliser le consommateur sur les enjeux de la durabilité, est un aspect essentiel (objectif 4).

Objectif 1 : La prévention et la réduction des déchets d'emballage

Problème : La réduction des déchets de l'Union européenne est un enjeu majeur de ces prochaines années. Pour ce faire, l'Union européenne doit réfléchir à la façon dont elle peut prévenir et réduire les déchets liés à l'emballage des produits.

Il ressort de la loi française relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire promulguée le 10 février et publiée le 11 février 2020⁶³, que le gouvernement français veut proposer « un équilibre entre la responsabilité des entreprises par l'élargissement du périmètre du principe pollueur-payeur et une meilleure information des consommateurs », afin de « faire passer notre pays d'une économie linéaire à une économie circulaire ». Cette loi est issue de la transposition de la directive européenne du 30 mai 2018, relative aux emballages et aux déchets d'emballages⁶⁴, visant à une harmonisation dans l'ensemble des États membres. Cette directive fixe notamment des taux minimaux de recyclage par type de matériaux.

Nous axerons notre développement sur la prévention et la réduction des déchets matériels tels que les emballages. Les déchets immatériels ou numériques seront traités dans un autre chapitre. Pour ce faire, il convient de poser quelques définitions :

- La prévention est un ensemble de dispositions prises pour prévenir un danger, un risque, un mal ;
- La réduction est l'action de réduire quelque chose, d'en diminuer la valeur, le nombre, la quantité ou l'importance ;
- Un déchet est un objet en fin de vie ou une substance ayant subi une altération physique ou chimique, qui ne présente alors plus d'utilité ou est destiné à l'élimination. Il y a différents types de déchets : certains sont ménagers, d'autres hors ménagers.

Nous nous attarderons principalement sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets proposés à la vente, ainsi que les dispositions qui visent à accentuer la responsabilité des producteurs à travers le recyclage et la diminution de la consommation de ressources non renouvelables.

Chacun est conscient que nous rejetons trop de déchets et qu'il faut en diminuer le nombre à travers la prévention et la réduction. Toutefois, un produit emballé permet de faciliter son transport ainsi que sa conservation. Dès lors, comment peut-on faire pour garder les caractéristiques avantageuses des emballages en réduisant le nombre de déchets ?

Il apparaît que l'environnement ne peut compter sur un comportement raisonnable du consommateur, celui-ci étant naturellement incité à la facilité et ce dernier ne voyant souvent qu'à son échelle et à court terme. Il apparaît également que l'environnement ne peut pas compter sur la volonté des industriels afin de prévenir ou de réduire les déchets, puisque leur traitement coûte plus d'argent et donc diminue leur rentabilité.

⁶³ Loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire

⁶⁴ Directive (UE) n°2018/852 du 30 mai 2018 relative aux emballages et aux déchets d'emballages

En 1997, par exemple, l'emballage est devenu un tel enjeu qu'a été créé en France le Conseil National de l'Emballage⁶⁵, permettant une mise en conformité des emballages avec les obligations nées de la directive européenne 94/62CE. C'est une autorité morale réunissant les différents acteurs de la chaîne de valeur de l'emballage, des collectivités locales et des associations.

Il semble toutefois évident que l'autorité devant intervenir pour ce type de problèmes à l'échelle mondiale est l'Union Européenne et non les États membres seuls.

En 2015, la France produisait 324,5 millions de tonnes de déchets dont 30,6 millions de tonnes pour les ménages⁶⁶. Cette production de déchets ménagers à l'échelle européenne représentait alors 200 millions de tonnes⁶⁷.

En produisant des produits avec moins d'emballages ou pas d'emballage, on pourrait réduire ce chiffre pharaonique.

Justifications

Afin de prévenir et de réduire les déchets, il existe plusieurs possibilités, telles que favoriser la multi-utilisation des déchets (I), favoriser la vente en vrac (II), arrêter le suremballage (III), éviter les substances nocives dans les déchets (IV) et favoriser l'utilisation de matières premières recyclées (V).

I) Favoriser la multi utilisation des déchets

Le but est de limiter l'utilisation des ressources naturelles au strict nécessaire. Pour cela, il faut éviter les emballages à usage unique afin de favoriser une multi utilisation des déchets. En effet, conformément à l'article 9 de la directive européenne 94/62, modifiée par la directive (UE) 2018/852, tous les emballages doivent être conçus, fabriqués et commercialisés de manière à permettre leur réutilisation. Il est envisageable que la réutilisation se fasse après des lavages de l'emballage, que celui-ci soit fait par le consommateur ou par l'entreprise qui met à disposition le contenant et le contenu. À l'image de la consigne (incitée par la Directive (UE) 2018/852, il serait pertinent d'en faire une obligation) toujours utilisée dans les restaurants ou les bars, il apparaît intéressant de trouver un système équivalent pour divers types de contenus et pas uniquement pour les boissons. Il est tout à fait envisageable que le consommateur, tout comme lorsqu'il va déposer ses ordures en ville dans des poubelles communes, puisse retourner dans son supermarché avec les emballages vides et utilisés qui seront lavés et réutilisés par l'entreprise. Ainsi le consommateur pourra récupérer des produits conditionnés dans d'anciens emballages traités qu'il pourra rapporter à nouveau.

⁶⁵ <https://conseil-emballage.org/>

⁶⁶ <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/dechets-chiffres-cles-2017-010269.pdf>, page 21.

⁶⁷ <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20180328STO00751/gestion-des-dechets-dans-l-ue-faits-et-chiffres-infographie>

II) Favoriser la vente en vrac

La vente en vrac permet d'avoir un contenant pour un grand nombre de quantité de produit. Chacun vient prendre, dans la mesure du possible sans récipient à usage unique, la quantité de produit qu'il souhaite. Il existe par exemple en France six lois et réglementations qui régissent l'utilisation et l'innocuité de produits en vrac. Entre autres, dans les magasins biologiques en France, l'espace « vrac » est régi par une réglementation particulière notamment depuis le 1er juillet 2005 à travers une obligation de contrôle et de notification pour l'ensemble des intervenants de la filière biologique.

L'avantage du vrac pour les consommateurs est :

- La possibilité d'acheter la quantité voulue ;
- L'empreinte carbone réduite ;
- Le prix est souvent moins cher puisqu'il n'y a pas d'emballage ou de suremballage.

Ce qui freine les consommateurs est l'hygiène du contenant, la conservation du produit et l'absence d'information du produit⁶⁸. C'est sur ces points qu'il faut travailler pour démocratiser et convertir les consommateurs réticents.

La vente en vrac (et donc l'absence d'emballage du produit) entraîne de lourdes conséquences pour les entreprises puisqu'elle lui ajoute de nombreuses tâches qui avant étaient assumées par le fabricant. La vente en vrac est bien acceptée par les consommateurs. Certains pays mettent d'ores et déjà en place des réglementations pour sécuriser cette pratique et rassurer le consommateur⁶⁹. Bien que le vrac ne résolve pas tous les problèmes, cette piste devrait obtenir les faveurs de tous les acteurs, même si cela nécessite pour les distributeurs quelques efforts supplémentaires en nombre et formation du personnel.

Afin d'assurer la libre circulation des marchandises au sein de l'Union européenne, la valorisation de la vente en vrac ne peut être faite qu'à son niveau. Laisser en la matière la main aux États membres ne fera qu'augmenter les freins à la libre circulation si des politiques distinctes en la matière devaient être adoptées par chacun.

III) Arrêter le suremballage

Il existe différents types d'emballage⁷⁰ :

- L'emballage de vente : Il est destiné au consommateur afin de « portionner » sa consommation.
- L'emballage secondaire : Il est destiné à la facilitation de l'approvisionnement des rayons en regroupant des produits ou du transport chez le consommateur.
- L'emballage de transport : Il facilite la manutention des produits et limite les dommages liés au transport.

⁶⁸ https://www.biolineaires.com/rayon_vrac__les_cles_de_la_reussite/

⁶⁹ LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Principe que tous produits peuvent être vendus en vrac sauf exceptions justifiées par un souci de santé publique.

⁷⁰ <http://www.nature-obsession.fr/dechets/suremballage-fleau-environnemental.html>

Le suremballage⁷¹ qui n'a pas vocation à la conservation du produit permet souvent d'améliorer sa protection et a un aspect marketing indéniable. Les entreprises procèdent à ce type de marketing car l'esthétique agréable du produit est souvent assimilée à la qualité du produit pour les consommateurs. C'est un vrai argument de vente dont les entreprises ne peuvent se passer face à la concurrence dans les rayonnages.

Le Conseil national de l'emballage français tente de trouver des solutions afin de pallier ce problème en initiant un concours de packaging réservé aux étudiants où les participants doivent présenter un emballage innovant, pertinent pour le consommateur et éco-conçu.

Ce changement d'habitude peut ne pas être évident pour tous, la BBC partageait en avril 2019 les exemples de deux supermarchés qui ont testé le zéro déchet sans succès⁷². Ils rencontraient des problèmes d'adhésion des consommateurs et des problèmes logistiques. Il est donc nécessaire de laisser aux entreprises le temps de revoir en totalité leur chaîne de logistique. Le but n'étant pas de leur créer des difficultés mais de leur laisser le temps de s'adapter. Une autre problématique se pose aux entreprises concernant la maîtrise du gâchis alimentaire lié à l'absence d'emballage permettant leur conservation.

Notre mode de consommation numérique pose également un souci concernant l'envoi des commandes effectuées par internet. L'envoi des produits serait à l'origine de l'émission de 122 millions de tonnes de CO2 dans le transport maritime⁷³. L'optimisation des emballages passe par des solutions technologiques, mais le problème est qu'elles sont souvent très coûteuses.

Le système de tarification du transport a également un rôle à jouer car il a été longtemps assis sur le seul poids des colis et donc a favorisé leur prise de volume. Cette donnée s'est mise à changer il y a plusieurs années avec l'introduction de la facturation au poids-volume par des acteurs importants du secteur : les géants de la logistique DHL et UPS. Le but est d'éviter un transport en pure perte dont le coût est évalué à 4 milliards d'euros⁷⁴.

IV) Eviter les substances nocives dans les déchets

Pour éviter les emballages et donc les déchets, la meilleure solution serait que les consommateurs européens fassent les courses tous les jours afin de ne pas avoir besoin de bénéficier d'une conservation longue des aliments. Cependant, cette solution apparaît peu plausible, ceux-ci n'étant ni prêts ni éduqués pour cette transformation qui n'est pas sans conséquence sur leurs conditions de vie.

Il convient afin de protéger notre santé ainsi que l'environnement d'éviter les produits dangereux ou nocifs dans les emballages d'aliments⁷⁵.

⁷¹ <https://www.ladn.eu/entreprises-innovantes/transparence/zero-dechet-solution-parfois-pire-probleme/>

⁷² <https://www.ladn.eu/entreprises-innovantes/transparence/zero-dechet-solution-parfois-pire-probleme/>

⁷³ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/les-industriels-de-lemballage-alertent-sur-le-cout-ecologique-du-vide-138895>

⁷⁴ <http://www.lesechos.fr/industries-services/energie-environnement/les-industriels-de-lemballage-alertent-sur-le-cout-ecologique-du-vide-138895>

⁷⁵ <https://www.linfordurable.fr/environnement/dechets-dangereux-sen-debarrasser-dans-les-regles-de-lart-2988>

En effet, des transferts de matières entre l'aliment et l'emballage sont possibles. Cette pollution peut être directe c'est-à-dire venir de la consommation de l'aliment pollué, et/ou peut être indirecte c'est-à-dire venir intégrer la chaîne alimentaire par le biais de nos ressources naturelles polluées.

La transmission de propriétés peut se faire par différents mécanismes d'interaction :

- Soit par la sorption : les propriétés de l'aliment sont absorbées par l'emballage.
- Soit par la perméation : les essences polluées volatiles de l'emballage pénètrent l'aliment à son contact.
- Soit par la migration : les propriétés de l'emballage migrent vers l'aliment.

La problématique se trouve donc aussi bien du côté de l'emballage que de l'aliment ingéré. Il est donc important de s'attacher à bien choisir la matière de l'emballage.

Pour une parfaite compréhension, nous évoquerons divers matériaux utilisés en tant qu'emballage et notamment leurs substances nocives.

A. Le plastique

Le plastique est un emballage très utilisé dans le monde alimentaire. « On n'utilise pas le plastique seulement parce qu'il n'est pas cher, mais pour ses caractéristiques : étanchéité, résistance, légèreté, flexibilité, facile à stériliser... » souligne Madame Kako Naït Ali, ingénieure matériaux dans le génie civil et docteure en chimie des matériaux⁷⁶. En fait, il est difficile de trouver un placebo au plastique puisque seul celui-ci permet la conservation de pratiquement tous les contenus et même celle des produits dangereux.

Madame Kako Naït Ali soulève également que « Dans le jetable, on a autour de 20 % de plastique. Donc si on interdit le plastique, il risque d'être remplacé par d'autres jetable ». Elle évoque comme exemple le cas de la disparition des sacs plastiques en caisse de magasin qui n'a pas engendré la baisse escomptée de déchets.

Les substances nocives contenues dans l'emballage plastique peuvent migrer dans les aliments ce qui en fait un emballage dangereux pour notre santé. Il apparaît, d'ailleurs selon l'ANSES (agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), que ce danger concernant la migration des contaminants plastiques serait en lien et accentué avec la chaleur⁷⁷.

Aujourd'hui on peut retrouver différentes compositions de plastique dont certains sont plus problématiques que d'autres. Ils sont identifiés par un signe inscrit sur l'emballage et catégorisés par une numérotation selon leur nature et leur dangerosité⁷⁸.

⁷⁶<https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/plastiques-a-usage-unique-pourquoi-les-interdire-nest-pas-si-simple-1165569>

⁷⁷ <https://www.anses.fr/fr/system/files/ERCA2015SA0187Ra.pdf>

⁷⁸ <https://kaizen-magazine.com/article/conservation-zero-dechet-vers-quel-emballage-alimentaire-se-tourner/>

B. Le carton ou le papier

Il apparaît que les emballages en carton et papier qui apparaissent comme une solution plus favorable peuvent également être problématiques. En effet, il ressort d'une Etude du Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC), que l'encre et les filtres Ultra-Violet de ces emballages libèrent des produits chimiques dans les aliments. Ceux-ci sont accusés de provoquer des cancers et d'être des perturbateurs endocriniens⁷⁹.

En mai 2017, L'ANSES tirait également la sonnette d'alarme au sujet des emballages alimentaires en papier et en carton⁸⁰.

C. Les PFAS

PFAS est l'acronyme de deux substances appelées acide perfluoroalkylées et sulfonate polyfluoroalkylées⁸¹. Ce sont des substances chimiques qui sont utilisées dans les produits domestiques et dans les emballages alimentaires⁸². Elles sont utilisées afin de permettre d'ignifuger ou d'imperméabiliser l'emballage. Le problème est que les éléments qui permettent ces caractéristiques, pratiques dans le monde de l'emballage alimentaire, peuvent par migration contaminer les aliments. Ce qui les différencie et les rend encore plus dangereuses que les autres est qu'elles perdurent dans le temps et c'est d'ailleurs pour cela qu'elles ont été dénommées « produits chimiques éternels ».

D'ailleurs, l'EFSA (European Food Safety Authority) a ouvert une consultation publique sur les PFAS jusqu'au 20 avril 2020⁸³.

D. L'aluminium

Aujourd'hui, on utilise l'aluminium à plusieurs destinations et notamment dans le domaine de l'industrie du bâtiment et de l'agro-alimentaire ainsi que pour les produits pharmaceutiques⁸⁴. Cette présence constante dans notre environnement engendre une exposition intensive à ce composant et peut créer des troubles sanitaires. On retrouve ici aussi une migration de faibles particules d'aluminium et particulièrement en cas d'exposition de ce celui-ci à la chaleur⁸⁵.

Dès que l'aluminium est assimilé, une grande partie est éliminée naturellement par le corps mais une partie résiduelle du métal atteint le sang pouvant ainsi provoquer de graves problèmes de santé.

⁷⁹<https://www.businessinsider.fr/les-emballages-en-carton-contiennent-des-substances-chimiques-nocives-pour-la-sante/>

⁸⁰ <https://www.lci.fr/nutrition/nouvelle-alerte-sur-les-produits-chimiques-presents-dans-les-emballages-papier-et-carton-ufc-que-choisir-cancer-perturbateur-endocrinien-beuc-2128039.html>

⁸¹ <https://www.nationalgeographic.fr/sciences/2019/10/les-pfas-ces-substances-nocives-omnipresentes-dans-nos-emballages-alimentaires>

⁸² « Contaminants », sur *European Food Safety Authority* [en ligne], publié le 13 décembre 2018

⁸³ <http://www.efsa.europa.eu/fr/news/pfas-public-consultation-draft-opinion-explained>

⁸⁴ <http://www.asef-asso.fr/production/laluminium-ce-metal-qui-nous-empoisonne-la-synthese-de-lasef/>

⁸⁵ <https://yuka.io/emballages-sante/>

E. Le verre

Le verre est un matériau utilisé depuis longtemps pour ses diverses qualités afin de conserver les produits alimentaires. Effectivement, il est naturel, imperméable, inerte et neutre. Le verre n'est pas ou peu soumis au transfert par migration, laissant augurer un aliment contenu non pollué⁸⁶. Attention toutefois, au verre décoré qui pourrait, à travers la peinture, entraîner une intoxication au plomb⁸⁷.

F) L'inox et la porcelaine

Les composants chimiques dans les matériaux en inox ou en porcelaine sont neutralisés⁸⁸ et cela évite donc la migration de ceux-ci vers l'aliment.

V) Privilégier les matières premières recyclées

L'objectif est d'utiliser le moins de ressources en favorisant l'utilisation de matières déjà recyclées pour créer de nouveaux emballages.

La rareté et la hausse des prix des matières premières ont engendré un recours croissant aux matières recyclées.

« Le recyclage ne sera jamais qu'une contribution aux besoins en matières premières mondiaux. La croissance est telle, qu'a priori, il sera difficile de satisfaire la demande uniquement avec des matières recyclées », estime Jérôme Betton, spécialiste des filières de Responsabilité Élargie des Producteurs et du recyclage à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)⁸⁹.

Les matières premières de recyclage sont issues de déchets et deviennent de nouveau des produits suite à leur recyclage. En France, les acteurs utilisent de plus en plus le terme de matières premières de recyclage (MPR) afin d'éviter l'usage quelque peu dépréciatif de matières secondaires. De ce processus a découlé une problématique puisque le déchet redevenu produit gardait le statut juridique de déchet et n'avait donc pas de statut à part entière. La directive européenne de 2008⁹⁰, relative aux déchets a prévu la sortie du statut de déchet.

Ici encore, le choix du matériau est primordial puisque certains, notamment à travers la libération de substances toxiques, seraient à bannir tels que le carton et le papier. En effet, peu d'études ont été menées à ce sujet mais certains acteurs s'interrogent sur la toxicité de ces emballages. En effet, pour ces derniers, ces matériaux posent des problèmes qui sont notoires à ce jour. Par principe, le papier et le carton se recyclent parfaitement d'où l'engouement qu'il y a eu autour de ces matériaux, malheureusement, il existe un risque de contamination élevé

⁸⁶ https://www.scientecal.com/cours/emballages-alimentaires?fbclid=IwAR17m1FzPXWraJduyfQFC3csvZYAdLOMLV18Adt047eM2k0c1lkkJ_rA0Q4

⁸⁷ https://www.francetvinfo.fr/sante/soigner/des-verres-peints-retires-de-la-vente-en-raison-de-la-presence-de-metaux-lourds_3219065.html

⁸⁸ <https://kaizen-magazine.com/article/conservation-zero-dechet-vers-quel-emballage-alimentaire-se-tourner/>

⁸⁹ <https://www.ademe.fr/expertises/dechets/passer-a-l'action/valorisation-matiere/dossier/recyclage/chaine-recyclage-produit-produit-passant-dechet>

⁹⁰ Directive cadre relative aux déchets (UE) n°2008/98/CE

avec le papier et le carton recyclé. « Lors du recyclage, les anciens emballages sont mélangés à de l'eau afin de reconstituer de la pâte à papier. Les encres et adhésifs, substances nocives vu en sus, se retrouvent ainsi incorporés à la pâte et entrent directement dans la composition des matériaux »⁹¹.

Pour favoriser la prévention et la réduction des déchets d'emballages dans l'Union européenne, il est essentiel de mettre en place différentes solutions.

C'est dans cette optique que des chercheurs ont inventé de nouveaux matériaux tels que :

- Le PDK dont l'acronyme signifie polydiketoenamine est un plastique. Sa principale caractéristique est qu'il conserve l'ensemble de ses qualités même après un grand nombre de recyclages lui permettant ainsi d'être recyclable à l'infini⁹².
- Le vitrimère qui est également un plastique. Sa principale qualité est qu'il est modifiable à volonté, autoréparant et recyclable⁹³.

Propositions

Dans cette mouvance pro écologique au sein de l'Union européenne, il est important d'agir de manière responsable et de ne pas vouloir tout révolutionner et finalement faire pire que mieux. Pour cela, il faut étudier l'ensemble des idées avec leurs impacts écologiques, parfois même inconnus, et s'interroger sur la protection dont nous bénéficions à ce jour. Gérer nos déchets est important, mais ne pas en produire l'est encore plus. Afin de prévenir et réduire les déchets d'emballage, il existe donc plusieurs solutions à travers les thèmes tels que favoriser la multi utilisation des déchets d'emballage (I), favoriser la vente en vrac (II) éviter les substances nocives dans les déchets d'emballage (IV) et d'utiliser un maximum des matières déjà recyclées (V).

I) Favoriser la multi utilisation des déchets existants

- Il existe deux solutions alternatives concernant la multi-utilisation avec un critère déterminant qui est le lavage du contenant. Cette obligation peut être mise à la charge du consommateur. Les entreprises devront transmettre des informations nécessaires permettant le respect des consignes d'hygiène (*via* un guide d'utilisation, une notice ou un mode emploi). Cette obligation serait très lourde pour le consommateur⁹⁴. La solution la plus rationnelle semble être de confier cette obligation aux entreprises. Cet effort pourrait être constaté par l'apposition d'un logo européen commun sur le contenant ou d'une mention sur l'étiquette informant que ce contenant devra être ramené et peut être réutilisé. Cette information pourrait prendre la forme de « Merci de me ramener pour être réutilisé » dans diverses langues de l'Union européenne afin

⁹¹ <https://yuka.io/>

⁹² https://www.lepoint.fr/environnement/le-pdk-ce-plastique-qui-peut-se-recycler-a-l-infini-15-05-2019-2312896_1927.php

⁹³ https://www.liberation.fr/planete/2019/06/12/prendre-les-plastiques-deja-existants-pour-faire-des-vitrimeres-plus-faciles-a-recycler_1732940

⁹⁴ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/plastiques-a-usage-unique-pourquoi-les-interdire-nest-pas-si-simple-1165569>

de permettre de ramener l'emballage dans une même enseigne installée dans un autre État membre. On peut imaginer une reprise gratuite ou sous conditions en fonction de la possibilité des magasins.

II) Favoriser la vente en vrac

- Il y a 3 aspects à travailler et harmoniser au niveau européen pour démocratiser la vente en vrac :

La conservation des produits : il faudrait des informations sur la méthode et la durée de stockage, sur l'étanchéité des couvercles, sur la température du magasin ;

Le nettoyage des contenants : il faudrait des informations sur la méthode de nettoyage (le choix des produits d'entretien, le processus utilisé) et sur la fréquence du nettoyage des bacs, silos ainsi que des pelles et des pinces. Toutes ces informations doivent être accessibles aux consommateurs à côté du vrac et synthétiques pour être lues rapidement et par tous ;

L'information des produits : il faudrait des informations sur le produit que le consommateur puisse voir sur place (prix, nom du produit, provenance, allergène) et d'autres qu'il puisse apporter chez lui (conseils d'utilisation, indications nutritionnelles, date de péremption). On peut imaginer que l'Union européenne pourrait imposer, par exemple, d'inscrire sur l'étiquette de pesée du produit certaines mentions obligatoires relatives à cette information.

III) Arrêter le suremballage

En l'état, tous les acteurs économiques ont ici un rôle à jouer : les consommateurs en étant vigilants et ne se faisant pas séduire par une apparence ; et les entreprises en réduisant la quantité de déchets générée par le suremballage. Réduire le suremballage est d'ailleurs un des objectifs fixés par la Directive (UE) 2018/852 au considérant 4.

- Si les consommateurs ne s'attachent plus à un « portionnage » du produit, les entreprises viendront naturellement à arrêter cette pratique. Pour faire face à ce changement, les entreprises doivent revoir l'ensemble de leur organisation logistique. Il apparaît nécessaire, afin d'éviter que les aliments non emballés puissent s'abîmer pendant le transport, que des circuits courts entre la production et la distribution soient privilégiés et qu'une révision du réseau d'approvisionnement soit opérée. Cette méthode est en totale contradiction avec le développement des distributeurs actuels à qui il faudra nécessairement un temps d'adaptation. L'Union européenne est donc invitée à envisager ce changement dans ces futurs projets législatifs.
- L'objectif premier est d'intervenir sur la commercialisation du produit car c'est à ce moment-là que le sort de l'emballage est traité. Il faut identifier les consommateurs visés et en fonction adapter le format du produit et donc son emballage. L'idée est de passer par une certification sur l'emballage s'il est réduit à son minimum.
- Des solutions concernant les colis existent déjà tels que les emballages sur-mesure des cartonniers ou les équipements mécanisés permettant la mise en forme au plus juste. L'utilisation de ces machines pourrait être encouragée par l'Union Européenne en

proposant aux entreprises ou groupes d'entreprises, un crédit d'impôt de 30% sur l'achat de ces machines⁹⁵. Il s'agit d'un dispositif d'incitation fiscale, déjà présent pour les crédits d'impôt pour la transition écologique en France et dont l'Union Européenne pourrait s'inspirer notamment concernant la fixation du taux à 30%.

IV) Eviter les substances nocives dans les déchets

- Il apparaît important que l'Union européenne s'empare des problématiques concernant le papier et le carton et envisage de mettre en place une réglementation protectrice équivalente à celles déjà en vigueur pour le plastique. Il est également important que l'Union Européenne s'empare des problématiques concernant les PFAS et envisage, après avis de l'EFSA, d'interdire par voie de règlement ces substances de nos emballages. En outre, il n'apparaît pas superflu que l'Union européenne puisse légiférer sur l'aluminium afin de limiter son utilisation et aussi de diminuer notre exposition générale à ce métal.

V) Privilégier les matières premières recyclées

- Il serait intéressant que l'Union européenne envisage de limiter la mise en décharge pour forcer les entreprises à réutiliser leurs déchets. Il pourrait être ambitieux enfin que l'Union européenne alloue des subventions à la recherche et l'innovation d'un nouvel emballage afin de permettre de trouver celui qui ne pollue pas ou peu et est recyclable.

Il faut noter que le recyclage, outre un moyen de réduire les déchets, est une notion à part entière de la mise en place de l'économie circulaire. La solution du recyclage est par ailleurs l'un des points essentiels d'une économie circulaire.

⁹⁵ <https://www.impots.gouv.fr/portail/particulier/le-credit-dimpot-transition-energetique>

Objectif 2 : L'augmentation de la part de déchets recyclés à partir de techniques existantes

Problème : Même si des efforts seront effectués pour réduire nos déchets, ceux-ci ne pourront disparaître complètement. Il est important de trouver un système permettant effectivement de recycler nos déchets.

La mise en place d'une économie circulaire permet une gestion intelligente et efficace des déchets. L'un des moyens de valoriser les déchets produits par la population et par les entreprises est le recyclage.

A) La définition du recyclage

Le recyclage est un terme large pour décrire l'ensemble des techniques de transformation des déchets après récupération, visant à en réintroduire tout ou partie dans un cycle de production ⁹⁶. Il est défini par la loi française comme « Toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins » ⁹⁷. Certaines pratiques comme « les opérations de valorisation énergétique des déchets, celles relatives à la conversion des déchets en combustible et les opérations de remblaiement » ne peuvent pas être qualifiées d'opérations de recyclage ». C'est à partir de cette définition générale que la réflexion sur une amélioration du recyclage est menée.

B) Les difficultés actuelles liées au recyclage

Le recyclage est une pratique encouragée par les différents gouvernements des Etats membres de l'Union européenne. Cependant cette pratique n'est pas aussi exercée qu'elle ne pourrait l'être. Par exemple en 2016, 486 kilogrammes de déchets ménagers par européen ont été produits. Certes 48 % d'entre eux ont été recyclés mais 46% ne l'ont pas été ⁹⁸. Plusieurs raisons peuvent expliquer ces chiffres. L'une d'elle peut se traduire par tous les problèmes liés à la méthode de recyclage en elle-même⁹⁹. Il faut ajouter à cela, le manque d'implication ou d'éducation de la population pour le recyclage. Pour finir le problème de la fiabilité, de la confiance dans les produits recyclés ou même de leur accessibilité peut être soulevé.

Les objectifs sont multiples mais convergents tous dans un même but : **allier la question quantitative** (accès au recyclage pour le grand plus nombre) et **l'aspect qualitatif** (avec une effectivité du recyclage des déchets). Pour être atteint, plusieurs étapes doivent être franchies par différents acteurs de la société

⁹⁶ Commission spécialisée de terminologie et de néologie dans le domaine de l'environnement, définition publiée au J.O.

⁹⁷ Article L. 541-1-1 du Code de l'environnement

⁹⁸ Toute l'Europe. « les déchets en Europe » 15 novembre 2019. <https://www.touteleurope.eu/actualite/les-dechets-en-europe-infographie.html>

⁹⁹ ec.europa.eu. Statistique Eurostat-European Commission

Justifications

Tout d'abord, il convient d'augmenter la part de déchets recyclés et des produits recyclés. En effet, comme le prouvent les chiffres précédemment évoqués, la moitié des déchets produits par l'Europe ne sont pas recyclés. La mise en place d'une activité de recyclage des déchets est l'occasion de promouvoir une activité économique durable et créatrice d'emploi. Les entreprises doivent travailler à l'écoconception pour que le produit soit plus facilement recyclable. Cela implique des problématiques de changement de production et un nombre suffisant d'entreprises de recyclages. Pour finir, le produit recyclé ne doit pas voir ses performances baissées et être vendu à un prix acceptable pour le consommateur, l'incitant ainsi à l'acheter.

Dans un premier temps, il est impératif de se concentrer sur quelques secteurs qui utilisent de la ressource, où il est possible de recycler et où des méthodes sont effectivement connues tels que les secteurs du textile, de la construction, de l'électronique ou des matières plastiques. Le but est de perfectionner les systèmes déjà en place afin que les matières plastiques, par exemple, soient quasiment entièrement recyclées. Ce secteur est propice à l'amélioration car selon le parlement européen, « Seulement 30% des déchets plastiques sont collectés pour le recyclage, et seuls 6% du plastique commercialisé est fabriqué à partir de matériaux recyclés »¹⁰⁰. Cela passe par une collecte séparée des déchets plastiques qui peut être améliorée. Il a été en effet observé que lorsque les déchets sont récoltés sans tri préalable, le plastique est moins recyclé.

L'amélioration du système en place passera nécessairement par le financement d'usines de recyclage au niveau européen. Ces financements devront être contrôlés par un organisme comme la Commission ou le Conseil sur l'économie circulaire proposée précédemment. Ces usines de recyclage permettront de traiter effectivement plus de matière et de créer des emplois. Ces financements pourraient aussi provenir de la banque européenne d'investissement. En effet il existe un fonds européen pour les investissements stratégiques mis en place par le Règlement (UE) 2015/1017 du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2015. Il permet de financer des investissements qui « présentent une forte valeur ajoutée tant économique et environnementale que sociétale et qui contribuent à la réalisation des objectifs des politiques de l'Union »¹⁰¹ dans différents secteurs prévus par le règlement comme l'environnement ou les énergies par exemple.

Pour encourager le recyclage, la Commission pourra proposer un abaissement de taxes pour les entreprises qui fabriquent des produits recyclés au-delà d'un certain seuil ou alors des financements. Cela aura un double objectif, tout d'abord les inciter à fabriquer des produits recyclés mais aussi empêcher de répercuter le prix supérieur d'une fabrication recyclée sur le consommateur. Ces financements peuvent remplacer ceux anciennement ou actuellement accordés aux entreprises qui utilisent des énergies fossiles ou qui ne sont plus en adéquation avec les objectifs du pacte vert.

¹⁰⁰ Communiqué de presse 13 septembre 2018 « le parlement propose des solutions pour encourager le recyclage du plastique » <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20180906IPR12112/le-parlement-propose-des-solutions-pour-encourager-le-recyclage-du-plastique>

¹⁰¹ RÈGLEMENT (UE) 2015/1017 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 25 juin 2015 sur le Fonds européen pour les investissements stratégiques, la plateforme européenne de conseil en investissement et le portail européen de projets d'investissement, considérant 13.

Propositions

- Perfectionner les systèmes de recyclages déjà existant notamment le recyclage du plastique en améliorant les techniques de collecte et en finançant de nouvelles usines de recyclage.
 - Proposer un abaissement de taxes pour les entreprises qui fabriquent des produits recyclés au-delà d'un certain seuil ; ou leur proposer des financements pour les inciter à fabriquer des produits recyclés mais aussi empêcher de répercuter le prix supérieur d'une fabrication recyclée sur le consommateur.
-

Objectif 3 : La sensibilisation de la population au recyclage

Problème : La démarche du recyclage doit être opérée par les consommateurs qui doivent agir pour que les produits en fin de vie soient effectivement recyclés. Le consommateur doit aussi être incité à acheter des produits recyclés.

Justifications

Pour sensibiliser la population au recyclage, des campagnes d'informations et de sensibilisation au recyclage devront être envisagées, par le biais des écoles par exemple dans les programmes scolaires. Cela affecta à la fois les enfants, mais aussi les parents qui suivent leurs enfants dans leur éducation.

Des initiatives peuvent aussi être mises en place localement pour inciter le consommateur à recycler. Par exemple un start up française¹⁰² donne à une personne un certain nombre de points quand elle ramène un sac de bouteilles d'eau à recycler. Au bout d'un certain palier de points, cette personne reçoit une contrepartie (chèques culture, pass ciné, gourdes réutilisables...). Ces contreparties sont actuellement financées par les régions, des associations ou des entreprises. Ces dernières peuvent financer ces contreparties en échange de publicité par exemple. L'Union européenne pourrait participer à cela dans le cadre de son programme de culture en distribuant des bons de réduction pour des activités culturelles. Le plus important est d'implanter ces systèmes dans des endroits où la population recycle peu ou pas ses déchets pour enclencher le processus de prise de conscience de la possibilité de recycler.

Pour finir, le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire français évoque une possibilité d'affichage de la manière dont un produit peut être recyclé et du taux de recyclabilité du produit. Il envisage une information de la part des producteurs et importateurs, « par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, sur leurs qualités et caractéristiques environnementales, notamment l'incorporation de matière recyclée, l'emploi de ressources renouvelables, la durabilité, la compostabilité, la réparabilité, les possibilités de réemploi, la recyclabilité et la présence de substances dangereuses, de métaux précieux ou de terres rares, en cohérence avec le droit de l'Union européenne ». Cet affichage pourrait être mis en place au niveau européen. Si cela est impossible faute de consensus, il pourrait être encouragé au niveau national. Par exemple, lorsqu'il est fait mention du caractère recyclé d'un produit, il est précisé le pourcentage de matières recyclées effectivement incorporées.

L'idée peut aussi être de valoriser plutôt que de punir. Pour cela il pourrait être envisagé un label mettant en valeur les produits hautement recyclés et recyclables. Cet étiquetage devra être décidé après consultation des différents acteurs concernés (représentants d'entreprises, de consommateurs, des instances européennes, d'associations...).

¹⁰² Start up Yoyo. Site Web : <https://yoyo.eco>

Propositions

- Mettre en place des campagnes européennes de sensibilisation au recyclage pour inciter les citoyens et entreprises à recycler. Ces campagnes peuvent être menées par voies médiatiques ou insérées dans les programmes scolaires.
 - Encourager et mettre en place des initiatives locales pour inciter la population à recycler notamment par un système de contrepartie au recyclage en particulier dans des zones avec un faible taux de recyclage.
 - Création d'un affichage européen d'information environnementale renforcé sur les produits, par exemple par la création d'un label valorisant les produits hautement recyclés ou recyclables.
-

Objectif 4 : Inciter les entreprises à fournir des produits plus durables, et sensibiliser le consommateur par l'information sur les enjeux de la durabilité des produits

Problème : L'obsolescence programmée est un phénomène dont se plaignent nombre de consommateurs européens, qui observent et regrettent la durée de vie de plus en plus courte de leurs produits. Face à ce constat, il est impératif de remédier au raccourcissement de la durée de vie des produits en légiférant sur la question de la durabilité des produits.

La durabilité peut se définir comme le caractère durable d'un produit, c'est-à-dire de sa longévité, du nombre d'utilisations qu'on peut en faire. Selon L'Institut National de la Statistique et des Études Économiques¹⁰³, la durabilité se définit comme suit : « La nomenclature de durabilité correspond à un classement des dépenses selon le caractère pérenne des biens et services acquis. Elle oppose les biens durables aux biens fongibles et distingue les biens des services. Elle classe les biens en trois groupes : biens durables importants (véhicules, meubles, équipement ménager ou de loisir), biens semi-durables (textile, habillement) et biens non durables (alimentation, énergie) ».

La durabilité ne s'apprécie donc pas identiquement selon le type de produit, ce qui impose certaines mesures sectorielles. Il faut toutefois noter que si la difficulté de cette thématique se situe sur le fait que chaque produit présente une attente différente en termes de durabilité, nous pouvons réfléchir à certains moyens d'ordre général en abordant la problématique, non pas d'un point de vue de chaque secteur, mais du point de vue des consommateurs et de mesures curatives applicables à une grande majorité de produits. En effet, l'un des moyens de prolonger la durabilité des produits est d'en assurer la réparabilité, ce qui ne pose problème que pour une infime partie des produits (produits consommables).

La durabilité d'un produit aura également un impact sur le prix de vente de celui-ci : plus un bien est durable, plus il est fiable, et la fiabilité nécessite certains investissements de la part des entreprises qui en font augmenter le coût de production et donc le prix de vente final.

Dès lors, il est nécessaire d'ériger en objectif l'incitation des entreprises à fournir des produits durables et sensibiliser le consommateur sur ce sujet.

Nos propositions se fixeront sur deux objectifs : inciter les entreprises à fournir des produits plus durables, et sensibiliser le consommateur par l'information sur les enjeux de la durabilité des produits. La finalité serait alors, en procédant à ce moyen, d'encourager les entreprises à produire des produits dont la durée de vie est augmentée, par le biais notamment de la démocratisation de la réparation et l'expansion du reconditionnement, et d'encourager les consommateurs à effectuer des achats plus réfléchis et une utilisation responsable.

¹⁰³ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2120>

Justifications

Les consommateurs européens sont demandeurs de produits durables à prix abordables. Toutefois il faut noter qu'aussi bien au niveau des entreprises européennes que des consommateurs du territoire de l'Union, de mauvaises pratiques entraînent des conséquences économiques et environnementales lourdes. Du côté des fabricants, nombres d'entreprises sont accusées de pratiquer l'obsolescence programmée, en réduisant volontairement (ou non par ailleurs) la durée de vie de leurs produits.

Du côté des consommateurs, eux-mêmes mettent en œuvre de mauvaises pratiques en n'utilisant pas certains produits. Une étude de l'ADEME publiée en juin 2017¹⁰⁴ démontre qu'en France par exemple, pour un produit tel que le smartphone, 88% des français ont déjà remplacé leur smartphone alors que celui-ci fonctionnait encore.

L'économie actuelle fonctionne sur la base d'une production de masse avec une réduction des coûts maximale, impactant alors le prix de vente des produits, à tel point qu'il est bien souvent plus rentable pour le consommateur de racheter un nouveau produit que de faire réparer un ancien. Les industries aspirent souvent, en réduisant les coûts, à réduire la durée de vie des produits, voire de forcer au rachat ou à la réparation plus tôt que prévu, dans les cas les plus extrêmes bien avant la fin de vie attendue du produit (ce qui peut caractériser des cas d'obsolescence programmée, définie en France comme "le recours à des techniques par lesquelles le responsable de la mise sur le marché d'un produit vise à en réduire délibérément la durée de vie pour en augmenter le taux de remplacement")¹⁰⁵.

Ces pratiques engendrent donc une production acharnée, ce qui induit un niveau de pollution élevé (rejets de gaz à effets de serre, usage de ressources, production de déchets), dont le consommateur est partiellement responsable. Il est donc nécessaire, outre l'incitation à des pratiques plus respectueuses de l'environnement des entreprises, d'informer le consommateur et de lui proposer une consommation responsable.

En premier lieu, il est nécessaire de légiférer sur la question de l'obsolescence programmée en posant une définition commune à tous les États membres, par directive, de ce qu'est l'obsolescence programmée. Ceci a déjà été étudié dans la thématique 3 sur la numérisation de la société, II - La valorisation par la contrainte : la lutte contre l'obsolescence programmée. Une commission de travail réunissant des personnalités qualifiées de divers États membres pourraient élaborer cette définition commune, tels que des professeurs de multiples disciplines, des associations de protection de l'environnement, des représentants d'industries.

En second lieu, il serait opportun de réfléchir à des moyens de sanction de l'obsolescence programmée. Ce moyen dissuasif pour les entreprises a également été traité dans la thématique 3. Ces sanctions pourraient être de l'ordre d'amendes civiles infligées par un organisme créé à cet effet, ou encore de l'infraction pénale (qui relèverait cependant de la compétence de chaque Etat membre). Cet organisme européen nécessiterait d'être investi de pouvoirs d'enquête sur auto-saisine après la réception de nombreuses plaintes concordantes de consommateurs sur une même gamme de produits.

¹⁰⁴ Rapport ADEME, juin 2017, « Des tiroirs pleins de téléphones remplacés : consommateurs et objets à obsolescence perçue », page 5 : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/coop-201706_rapport.pdf

¹⁰⁵ Article L442-2 de code de la consommation français

En complément de ces mesures répressives, il est nécessaire de s'intéresser à des mesures incitatives afin d'augmenter la durée de vie des produits.

Bien souvent, les consommateurs, face à une panne prématurée, ne songent pas à faire réparer leurs produits, où prennent l'initiative d'aller consulter un réparateur, mais le devis délivré par ce dernier les dissuade de faire réparer leur produit, car le coût de réparation serait trop élevé en comparaison du prix de rachat d'un produit neuf.

Fort de ce constat, il est impératif d'assurer la durabilité des produits en favorisant la réparation, en finançant directement les entreprises de l'Union via la création d'un fonds dans chaque Etat membre (ou un fonds unique au niveau de l'Union) destiné à aider la création d'ateliers de réparation et à la prise en charge d'une partie du coût de réparation subi par le consommateur. Il est indispensable de faire baisser le prix de la réparation. Ce fonds serait financé au niveau de la conception des produits, les entreprises sont déjà soumises à certaines taxes écologiques, il serait opportun d'augmenter ces taxes pour y intégrer un montant destiné à alimenter le fonds de réparation (qu'il soit national ou au niveau européen).

Pour éviter que les fabricants soient tentés de produire des biens peu fiables, un moyen de les inciter à mettre sur le marché des produits conçus pour durer, est de rendre obligatoire l'affichage de la durée de vie théorique du bien. Dès lors, il serait judicieux de rendre obligatoire l'affichage d'un indice de durabilité des produits.

Cet indice devra être obligatoire dans chaque État membre et comprendra notamment des éléments relatifs à la durée de vie du produit (quantifiée en cycles d'utilisation ou de durée d'utilisation), sa robustesse, sa facilité de réparation, la disponibilité des pièces détachées. La loi sur le gaspillage et l'économie circulaire du 10 février 2020¹⁰⁶ pourrait constituer une base pour définir cet indice, mais il sera nécessaire d'approfondir le sujet par la mise en place d'une commission de travail.

Outre cet indice, il pourrait être intéressant de récompenser les entreprises produisant des biens d'une durabilité exceptionnelle, en leur octroyant un label qui constituerait un avantage concurrentiel, en ce que l'apposition de ce label permettrait au consommateur d'effectuer son achat avec une certaine confiance, et donc d'attirer les consommateurs souhaitant obtenir des produits de meilleure qualité.

Ce label serait délivré par un organisme certifiant agréé par la Commission Européenne, sur certains critères à déterminer, tels qu'une durée de vie supérieure à la moyenne des produits de gamme comparable, la facilité de réparation, un taux de panne faible comparé à la moyenne des pannes sur des produits de la même gamme.

D'ailleurs, le consommateur devrait lui aussi être sensibilisé sur les conséquences de ses achats, afin de l'inciter à privilégier l'achat de produits certainement un peu plus chers, mais dont la durée de vie est améliorée afin d'éviter une production trop importante et des conséquences écologiques lourdes (comme développé précédemment). L'information du consommateur pourrait passer par la mise en place de campagnes d'information.

Ces campagnes d'information mises en place au niveau de l'Union, visent à sensibiliser le consommateur sur les enjeux de la durabilité. Figureront dans ces campagnes des chiffres issus d'études visant à sensibiliser le consommateur sur l'impact de gestes anodins en apparence, comme effectuer un achat sur internet (en termes de transport, d'emballage, d'utilisation de ressources rares, etc), et seraient affichées sur supports

¹⁰⁶ LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire

publicitaires de toute nature (affiches, messages radio, réseaux sociaux, spot informatif sur télévision).

Propositions

- Lutter contre l'obsolescence programmée : définir au niveau européen et sanctionner civilement les entreprises pratiquant l'obsolescence programmée ;
- Généraliser la mise en place d'un indice de durabilité obligatoire ;
- Créer un fonds européen de financement des services de réparation ;
- Créer un label européen certifiant les produits durables ;
- Sensibiliser le consommateur par l'information sur les enjeux de la durabilité des produits.

FIN DE LA THEMATIQUE 4

THÉMATIQUE 5 :

**CONSTRUCTION ET
RÉNOVATION
ÉCONOMES EN ÉNERGIE
ET EN RESSOURCES**

Introduction

Problème : Comme l'indique la Commission européenne dans sa communication relative au Pacte vert pour l'Europe, le secteur de la construction représente 40% de la consommation globale d'énergie¹⁰⁷. Il s'agit donc d'un secteur déterminant dans la quête environnementale européenne.

Cette part de responsabilité du secteur du bâtiment se conçoit aisément dans la mesure où un bâtiment est source de consommation à tous les stades de sa vie, de sa construction à son habitation et lors de sa démolition le cas échéant. La directive 2010/31 sur la performance énergétique des bâtiments, modifiée par la directive 2018/844, précise les nombreux facteurs de consommation d'un bâtiment lors de sa vie, au nombre desquels figurent le chauffage, le refroidissement, la ventilation, la production d'eau chaude.

Cette même directive dispose en son article 9 : « *Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2020, tous les nouveaux bâtiments soient à consommation d'énergie quasi nulle* ».

L'heure est donc au constat, à la poursuite et à l'accélération d'une transition dans les techniques de construction et de rénovation, afin que les bâtiments construits ou rénovés aujourd'hui présentent demain une consommation énergétique "quasi-nulle" voire négative, et une durabilité maximale.

Nous avons à cette fin dégagé 4 objectifs :

- n°1 : Informer le consommateur de manière claire et compréhensible
 - n°2 : Harmoniser des exigences de performance énergétique du bâti neuf
 - n°3 : Inciter à la rénovation
 - n°4 : Rallonger la durée de vie du bâti construit et rénové
-

¹⁰⁷ https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0009677/010888-01_rapport-1ere-etape_public.pdf
https://www.openexp.eu/sites/default/files/publication/files/energy_transition_of_the_eu_building_stock_-_executive_summary_fr.pdf

Objectif 1 : Informer le consommateur de manière claire et compréhensible

Problème : La construction ainsi que la rénovation, sont encadrées par de nombreux règlements, normes et labels, essentiellement nationaux. Ceux-ci ne sont pas toujours faciles à appréhender pour les non spécialistes.

Justifications

Aujourd'hui à l'échelle européenne il existe « l'Ecolabel ». Créé en 1992, l'Ecolabel européen est le seul label écologique officiel européen utilisable dans tous les pays membres de l'Union européenne. C'est un label d'excellence environnementale décerné aux produits et services respectant des normes environnementales élevées tout au long de leur cycle de vie : de l'extraction de la matière première à la production, la distribution etc.

Le label écologique de l'UE favorise l'économie circulaire en encourageant les producteurs à générer moins de déchets et de CO₂ au cours du processus de fabrication. Les critères du label écologique de l'UE encouragent également les entreprises à développer des produits durables, faciles à réparer et à recycler.

L'Ecolabel couvre à peu près trente catégories de produit, mais en matière de construction et de rénovation seule la peinture et les vernis, ainsi que les revêtements de sol à base de bois, liège et bambou et les revêtements de sol durs peuvent bénéficier de ce label.

À l'échelle nationale française, il existe un écolabel NF environnement, c'est une marque qui est le signe national officiel reconnu par les pouvoirs publics de la qualité écologique des produits. Cette marque offre une double garantie certifiée par un organisme indépendant (AFNOR Certification) de qualité d'usage du produit et de limitation des impacts du produit sur l'environnement tout au long de son cycle de vie. Cette marque peut ainsi être apposée sur un grand nombre de produits (papeterie, ameublement, électroménager, peintures, etc.).

Ce label est plus complet que le label européen, mais n'est pas destiné uniquement à la construction et à la rénovation.

Enfin, il existe la certification ISO 14001 : elle s'applique pour sa part au système de management de l'environnement mis en place par l'entreprise. Mais cette certification, largement fondée sur des déclarations des certifiés, et de par son nom, ne parle aux consommateurs.

L'objectif serait alors de créer un label européen entièrement dédié à la construction et à la rénovation des bâtiments, avec un nom et un logo clairs, compréhensibles par tous. Il prendrait en compte tous les éléments de constructions d'un immeuble, murs, dalles, toitures, menuiseries, électricité et chauffage. Ce label aurait pour objectif d'informer les consommateurs sur le respect des normes environnementales des produits qu'ils achètent pour leurs travaux de bâtiment.

Le label serait applicable tant aux matériaux pris individuellement par des particuliers, mais serait aussi applicable à une construction dans son ensemble. Ainsi, un constructeur respectant toutes les normes environnementales, écologiques et de durabilité pour sa construction, pourrait apposer dessus le label écologique de l'Union européenne. Il reprendrait les critères des certifications et labels déjà existant en matière de normes environnementales, pour les uniformiser sous un seul et même label. Avec ce label les consommateurs sauraient qu'ils achètent, écologique et durable.

Actuellement les produits porteurs de l'Ecolabel Européen ont les caractéristiques suivantes :

- Produits contenant une quantité limitée de substances dangereuses ;
- Produit à faibles émissions de Composés Organiques Volatils (COV) ;
- Bonne performance pour une utilisation en intérieur et/ou en extérieur.

Pour bénéficier du label « écologique » tous les éléments cités précédemment devront limiter leurs impacts sur l'environnement, au cours de sa fabrication et du fait de sa composition (teneur réduite en solvants et absence de certaines substances dangereuses).

Prenons l'exemple des menuiseries comme cas d'espèce. Les menuiseries en bois sont celles les plus écologiques et durables, et dont l'impact environnemental est quasi nul. Dès lors, ces menuiseries pourraient bénéficier d'un ecolabel sous les conditions déjà existantes telles que :

- L'interdiction d'utilisation de matériaux issus d'organismes génétiquement modifiés ;
- L'ensemble des matériaux doivent être couverts par des certificats émis par une tierce partie attestant d'un approvisionnement réalisé à partir de forêts gérées durablement ;
- Lorsque le système de certification autorise le mélange de matériaux non-certifiés et certifiés/recyclés, dans ce cas, les matériaux vierges non certifiés doivent être couverts par un système de vérification garantissant leur origine légale ;
- Les fibres et copeaux recyclés ne doivent pas contenir les contaminants suivants (arsenic, cadmium, cuivre, plomb, mercure, fluor, chlore, pentachlorophénol, benzopyrène) à des teneurs supérieures à celles mentionnées dans le référentiel ;
- Quant à la menuiserie dans son ensemble (comprenant le cadre + le vitrage), au moins 70 % des matériaux devront être certifiés et/ou recyclés. Si la menuiserie respecte ces conditions celle-ci pourra se voir apposer le label européen de matériaux de construction écologique.

Un label dédié à la construction et à la rénovation écologiques appliquerait l'ensemble de ces critères tant aux peintures, vernis et revêtements pour le sol qu'aux bétons, briques, parpaings, tuiles, ardoises, zincs, menuiseries et tuyauteries.

Enfin, à l'heure actuelle pour obtenir l'Ecolabel Européen, la demande se fait auprès de l'instance nationale compétente, qui varie en fonction de chaque pays. Or, cela peut s'avérer difficile pour une multinationale de savoir à qui s'adresser.

Propositions

- Créer un label uniquement dédié à la construction et à la rénovation écologiques.
 - Créer un guichet unique pour l'obtention de ce label.
-

Objectif 2 : Harmoniser les exigences en matière de performance énergétique du bâti neuf

Problème : La directive 2010/31 sur la performance énergétique des bâtiments (DPEB) avait vocation à ce que les états élaborent une stratégie pour accroître la part de « bâtiment à consommation quasi-nulle » de leur parc immobilier¹⁰⁸. Seulement, cette directive ne donne une définition que très sommaire du bâtiment à consommation quasi-nulle, en indiquant qu'il s'agit d'un bâtiment « *qui présente des performances énergétiques très élevées* », dont « *la quantité très basse d'énergie requise devrait être couverte dans une très large mesure à partir de sources renouvelables* ». Le Buildings Performance Institute Europe (BPIE) a ainsi pu relever, dans un rapport de 2015, que cette définition laisse trop de marge de manœuvre aux États membres, qui ont donc des réglementations disparates en la matière¹⁰⁹. Or, cela dessert l'objectif de diminution de la consommation énergétique des bâtiments à l'échelle de l'Union européenne. Le rapport souligne donc la nécessité d'établir une définition claire et harmonisée du « bâtiment à consommation quasi-nulle ».

Justifications

La performance énergétique est définie à l'article 2 de la directive 2002/91 sur la performance énergétique (la première « DPEB »). Elle correspond à « *la quantité d'énergie effectivement consommée ou estimée pour répondre aux différents besoins liés à une utilisation standardisée du bâtiment, ce qui peut inclure entre autres le chauffage, l'eau chaude, le système de refroidissement, la ventilation et l'éclairage. Cette quantité est exprimée par un ou plusieurs indicateurs numériques résultant d'un calcul, compte tenu de l'isolation, des caractéristiques techniques et des caractéristiques des installations, de la conception et de l'emplacement eu égard aux paramètres climatiques, à l'exposition solaire et à l'incidence des structures avoisinantes, de l'autoproduction d'énergie et d'autres facteurs, y compris le climat intérieur, qui influencent la demande d'énergie* ».

Mais l'investissement des États membres face à la performance énergétique des bâtiments étant hétérogène - certains comme l'Autriche, le Danemark, l'Allemagne ou la France ont adopté des réglementations thermiques dès les années 70 lorsque d'autres, comme l'Italie, n'ont emboîté le pas qu'au début des années 2000 - la réception par l'ensemble des États membres des directives sur la performance énergétique des bâtiments est elle aussi disparate.

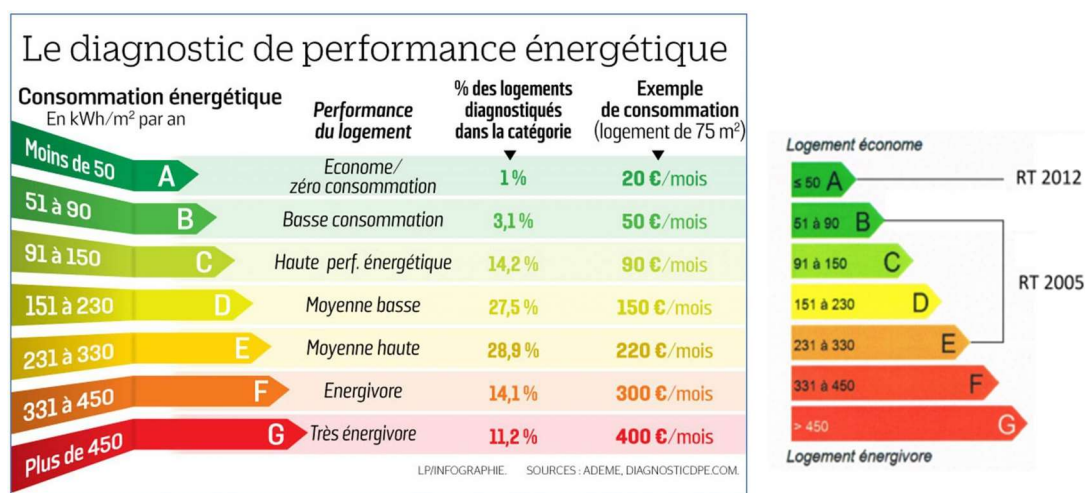
Il conviendrait donc en premier lieu de laisser moins de marge de manœuvre aux États membres, en harmonisant les définitions et les exigences (1). En second lieu, il conviendrait d'accompagner les pays les plus en avance dans l'optique de s'inspirer de leurs expérimentations pour les réglementations à venir (2).

¹⁰⁸ Considérant (17) : « À cette fin, les États membres devraient élaborer des plans nationaux visant à accroître le nombre de bâtiments dont la consommation d'énergie est quasi nulle »

¹⁰⁹ http://bpie.eu/wp-content/uploads/2015/11/Response-BPIE_EPBD-Survey_2015-10-29_final.pdf, point 9.

1) Définir le bâtiment à consommation quasi-nulle en s'inspirant de la RT 2012 française

En France, la réglementation thermique 2012, dite « RT 2012 », a fixé à une moyenne de 50kWhEP/m²/an¹¹⁰ la consommation maximale d'énergie primaire¹¹¹ d'un bâtiment neuf.¹¹² Cette réglementation est applicable à tous les permis de construire déposés depuis le 1er janvier 2013. La valeur de 50kWhEP/m²/an correspond à celle du label « Bâtiment basse consommation » qui avait été établi en 2007, pour aller plus loin que la RT 2005, réglementation thermique en vigueur à l'époque.



Sources : <http://ademe.diagnosticdpe.com/> et https://www.espci.psl.eu/sites/www.espci.psl.eu/IMG/pdf/2-_c.marillet.pdf

La RT 2012 repose sur 3 exigences de résultats :

- Le besoin bioclimatique « **Bbio** » : cet indicateur mesure l'efficacité énergétique du bâti en tenant compte de son chauffage, de son refroidissement - ces deux mesures renvoyant à l'isolation du bâtiment - et de son éclairage ;
- La consommation d'énergie primaire « **Cep** » : elle est calculée à partir des besoins en énergie du bâti et du rendement des différents équipements consommateurs d'énergie pour les cinq usages réglementés par la RT 2012 (chauffage, production d'eau chaude sanitaire, refroidissement, éclairage, auxiliaires - ventilateurs et pompes). Le seuil moyen maximal de consommation d'énergie primaire, « Cepmax » est fixé à 50kWhEP/m²/an - une marge étant laissée en fonction de la localisation géographique du bâtiment et de sa fonction ;

¹¹⁰ kWhEP/m²/an = kilowatt heure d'énergie primaire par mètre carré et par an. Outre l'énergie utilisée par le foyer, cette mesure tient compte de l'énergie nécessaire à la production et à l'approvisionnement du foyer en énergie.

¹¹¹ « L'énergie primaire est l'énergie disponible dans la nature avant toute transformation. Elle permet ainsi de comparer les énergies sur un pied d'égalité. En effet, la production d'électricité engendre beaucoup plus de pertes de transformation que le gaz par exemple. Ainsi 1kWh d'électricité équivaut à 2.5 kWh d'énergie primaire. Alors que 1kWh issu des autres énergies (gaz, fioul domestique, GPL, etc.) équivaut à 1kWh d'énergie primaire. Vous comprenez donc que le mode de production du chauffage électrique, qui a été longtemps le plus installé en France, est désormais pénalisé. » <https://www.terrain-construction.com>

¹¹² <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/exigences-reglementaires-construction-des-batiments>

- La température intérieure conventionnelle « **TIC** » : cet indicateur évalue le confort en été dans les bâtiments non climatisés, sans qu'il y soit besoin de recourir à un système actif de refroidissement.

Ces 3 exigences sont complétées par 5 obligations de moyens :

- Une évaluation de l'étanchéité à la fin du chantier,
- Un minimum de surface de baies vitrées,
- Une consommation d'énergie renouvelable d'au moins 5 kWh/m²/an,
- Des protections solaires mobiles pour toutes les pièces destinées au sommeil,
- Des exigences relatives aux ponts thermiques.

Selon une étude d'impact réalisée par l'association COENOVE¹¹³, la différence de consommation énergétique des « bâtiments RT 2012 » par rapport au bâti existant est encourageante. Elle s'appuie, au sens des 8 obligations énoncées ci-dessus, sur une complémentarité des énergies (gaz, ou électricité, et énergies renouvelables) et l'accent mis sur l'isolation et l'étanchéité, ce qui permet de réduire les pics de demandes d'électricité en hiver. Rappelons à ce titre que le chauffage représente, selon un rapport commun du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Conseil général économique (CGE), environ 80% de la consommation d'énergie imputable au secteur de la construction¹¹⁴.

La France a aligné sa définition du bâtiment à consommation quasi-nulle sur sa réglementation thermique de 2012¹¹⁵. L'Union européenne pourrait, de même, retenir les exigences de la RT 2012 française au titre d'une définition du bâtiment à consommation quasi-nulle ou toute autre exigence équivalente - définition largement sollicitée par les acteurs du secteur de la construction.

2) Réglementer à partir des expérimentations des États membres pionniers

Comme nous l'avons vu précédemment, l'attention portée à la performance énergétique des bâtiments par les États membres est hétérogène¹¹⁶. Alors que certains états n'ont pas encore établi leur définition du bâtiment à consommation quasi-nulle, d'autres l'ont déjà dépassée et se portent vers un bâtiment à énergie positive, dit « BEPOS », qui tend à produire plus d'énergie qu'il n'en consomme (2.1). Dans ce même élan, la France, soucieuse d'anticiper les réglementations à venir, a commencé l'expérimentation d'un label « E+C » au lendemain de la COP21 tenue à Paris en 2015. Ce label distingue les bâtiments plus performants que ne l'exige la réglementation en vigueur, produisant ainsi « plus » d'énergie et dont la construction, la vie, et la démolition produisent « moins » de dioxyde de carbone (2.2).

¹¹³ <https://www.coenove.fr/nos-travaux/etudes/impact-RT2012>

¹¹⁴ https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0009677/010888-01_rapport-1ere-etape_publie.pdf

¹¹⁵ <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/etude-comparative-reglementations-thermiques-batiments-labels-echelle-europeen-2015.pdf>

¹¹⁶ Objectif n°2, « Problème »

2.1 Le bâtiment à énergie positive (label BEPOS)

Le label BEPOS a été proposé par la société Effinergie. Cette société, qui essaie toujours d'aller au-delà des réglementations en vigueur pour anticiper celles à venir, était déjà à l'origine du label Bâtiment basse consommation (BBC) de 2007, mis en place après l'adoption de la RT 2005. Les éléments principaux du label BBC ont été repris pour la RT 2012. Effinergie a proposé le label BEPOS après l'entrée en vigueur de la DPEB de 2010¹¹⁷, comme sa propre définition du « bâtiment à consommation quasi-nulle ».

En résumé, trois étapes de réflexion sur la performance énergétique des bâtiments peuvent être distinguées :

- Le **bâtiment à consommation quasi-nulle**, formule issue de la DPEB de 2010 : sans définition européenne précise, la France a fait correspondre ce concept à celui du Bâtiment basse consommation (BBC) proposé par Effinergie en 2007, repris dans la RT 2012, qui fixe la consommation moyenne **maximale à 50kWhEP/m²/an**.
- Le **bâtiment passif** : bâtiment dont la production et la consommation s'équilibrent, pour atteindre une moyenne de consommation **proche de 0kWhEP/m²/an**. Les acteurs sont rapidement passés outre, se tournant directement vers le bâtiment à énergie positive.
- Le **bâtiment à énergie positive** (label BEPOS) : bâtiment qui produit plus d'énergie que nécessaire à son fonctionnement, atteignant ainsi une moyenne de consommation **inférieure à 0kWhEP/m²/an** - le surplus étant mis à disposition du réseau public.

Le BEPOS est l'objectif de la réglementation thermique française 2020 (RT 2020), qui entrera en vigueur au 1er janvier 2021.

L'Observatoire du BEPOS¹¹⁸ recense plusieurs centaines de projets auto-déclarés et/ou certifiés « à énergie positive ». Cette précieuse base de données apparaît être un outil incontournable pour nourrir les réflexions des prochaines réglementations européennes.

2.2 Le bâtiment à énergie positive et bas carbone : le label E+C-

Ce label est construit en 2 volets : il valorise les bâtiments qui, d'une part, sont à énergie positive et, d'autre part, dont la vie, de la construction à la démolition, est pensée pour réduire au maximum les émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

La **consommation énergétique** est classée selon 4 niveaux, du moins performant - soit environ 47,5kWhEP/m²/an en moyenne, au plus économe - bilan énergétique proche de 0.

L'évaluation de la **performance carbone** est calculée selon 2 indicateurs : les émissions de gaz à effet de serre (EGES) pour la vie du bâtiment, et les émissions de gaz à effet de serre spécifiques aux produits de construction et équipement (EGESPCE). Ces calculs sont fonction d'une analyse de cycle de vie (ACV) du bâtiment pour une durée de vie de 50 ans (sur la durée de vie projetée pour 50 ans, voir *Objectif n°4 : Réglementer la durée de vie du bâtiment* ci-dessous).¹¹⁹

Le label E+C- vient préciser la notion d'« *exemplarité environnementale* » employée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et à la croissance verte. Cette loi

¹¹⁷ Directive 2010/31 du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments

¹¹⁸ <https://www.observatoirebbc.org/bepos>

¹¹⁹ <https://www.certivea.fr/offres/label-e-c>

offre un bonus de constructibilité, à hauteur de 30% de surface habitable, aux projets « exemplaires » c'est à dire qui démontrent, comme les projets E+C-, une consommation énergétique inférieure de plus de 20% à la RT 2012 (soit un Cepmax moyen à 40kWhEP/m²/an) et, conjointement, le respect d'un seuil d'émission de CO₂¹²⁰.

Si l'aspect « Energie » du label E+C- s'inscrit dans la continuité des réglementations thermiques, c'est sans aucun doute son volet « Carbone », pour sa part très novateur, qui présente le plus grand intérêt. C'est à cet égard que nous souhaitons attirer l'attention de la Commission européenne sur l'expérimentation du label E+C- en France. Celui-ci avait d'ailleurs vocation, dès son origine, à nourrir les prochaines réglementations¹²¹.

Tant la base de données de l'Observatoire du BEPOS que les expérimentations relatives au label E+C- répondent au besoin exprimé par le Parlement européen et le Conseil dans la directive 2018/844 du 19 juin 2018 sur la performance énergétique des bâtiments de « *disposer d'informations de haute qualité sur le parc immobilier, qui pourraient provenir en partie des bases de données que la plupart des États membres s'emploient actuellement à développer et à gérer pour les certificats de performance énergétique* »¹²².

Propositions

- Définir le bâtiment à consommation quasi-nulle en s'inspirant de la RT2012 française
 - Réglementer à partir des expérimentations des États membres pionniers
-

¹²⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/exigences-reglementaires-construction-des-batiments>

¹²¹ <https://www.programmepacte.fr/referentiel-pedagogique-label-ec> : « L'objectif du projet est donc de réaliser une mallette de formation qui sera à la disposition de tous les acteurs et organisme de formation »

¹²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0844&from=FR>

Objectif 3 : Inciter à la rénovation

Problème : Comme le rappelle la recommandation de la Commission européenne du 8 mai 2019 sur la rénovation des bâtiments, « *le secteur du bâtiment doit être au centre de la politique de l'Union européenne en matière d'efficacité énergétique, car près de 40 % de la consommation d'énergie finale est imputable aux bâtiments* ». ¹²³

En France, le parc immobilier existant est composé à 60% de bâtiments conçus avant 1975. Or, son parc immobilier ne se renouvelle qu'à hauteur de 1% par an ¹²⁴. Dans d'autres pays, le taux de renouvellement est bien plus bas encore. Cela e qui ne saurait suffire pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Dans d'autres pays, le taux de renouvellement est bien plus bas encore.

Justifications

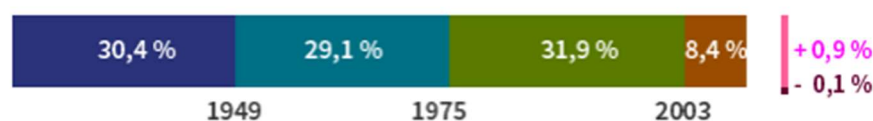
C'est la raison pour laquelle la directive 2018/844 du 30 mai 2018 sur la performance énergétique des bâtiments et l'efficacité énergétique, censée être transposée dans chacun des États membres depuis le 10 mars 2020 ¹²⁵, s'appuie sur l'obligation des États membres de mettre en place des stratégies de rénovation des bâtiments. Cette obligation ne sera que renforcée par les prochaines réglementations.

¹²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019H0786&from=EN>

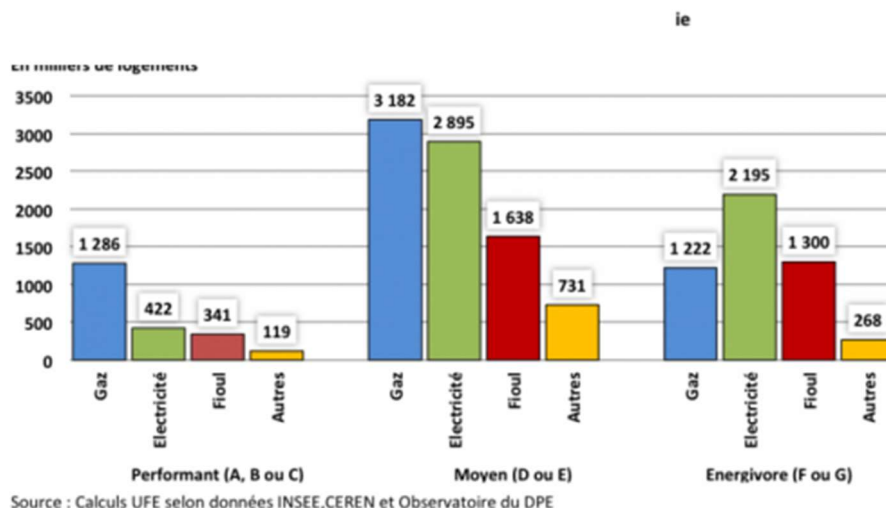
¹²⁴ <https://www.qualitel.org/experts/renovation-logements-enjeux-energetiques-qualite-habitat/>
https://www.espci.psl.eu/sites/www.espci.psl.eu/IMG/pdf/2-_c.marvillet.pdf

¹²⁵ En France, l'article 39 de la loi Energie et climat du 8 novembre 2019 laisse un délai de 12 mois au Gouvernement, par la même habilité, pour la transposition de cette directive.
https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=3A24C62799051B8C1BC1A66FB1FC078A.tplgfr21s_3?idArticle=LEGIARTI000039358670&cidTexte=LEGITEXT000039358571&dateTexte=20191117

Répartition des logements en France selon leur date de construction



Répartition du parc de logement par énergie et par performance énergétique primaire



Source image : https://www.espci.psl.eu/sites/www.espci.psl.eu/IMG/pdf/2-_c.marvillet.pdf

Outre les aspects financiers et énergétiques, la rénovation a également des vertus humaines trop peu mises en avant. Les architectes Anne LACATON et Jean-Philippe VASSAL en ont fait leur cheval de bataille. Lauréats du *Global award for sustainable architecture*¹²⁶ en 2018, ces derniers ont une conception très sociale de leur profession.

Ils soutiennent que « *le minimum n'est pas durable* »¹²⁷, et insistent sur l'importance de « *faire durer ce qui existe déjà* ». Allant jusqu'à dire qu'il ne faut « *jamais démolir, toujours transformer* », leurs arguments sont tant humains qu'économiques.

Humains, lorsqu'ils rappellent ce qu'implique la démolition de logements - à propos de barres d'immeubles de logements sociaux. « *Démolir implique de bousculer les gens, les faire partir, les faire changer d'endroit, perdre leurs amis, leurs voisins* ». Ils dénoncent ce qu'ils qualifient de « *violence de l'architecture et de l'urbanisme* ». Leurs arguments sont économiques, lorsqu'ils avancent qu'au lieu de dépenser les 164 000 € nécessaires - en moyenne - pour démolir et reconstruire un logement, ils peuvent apporter au logement existant plus d'espace, plus de lumière, in fine plus de « *bonheur d'habiter* », pour 55 000 € en moyenne par logement.

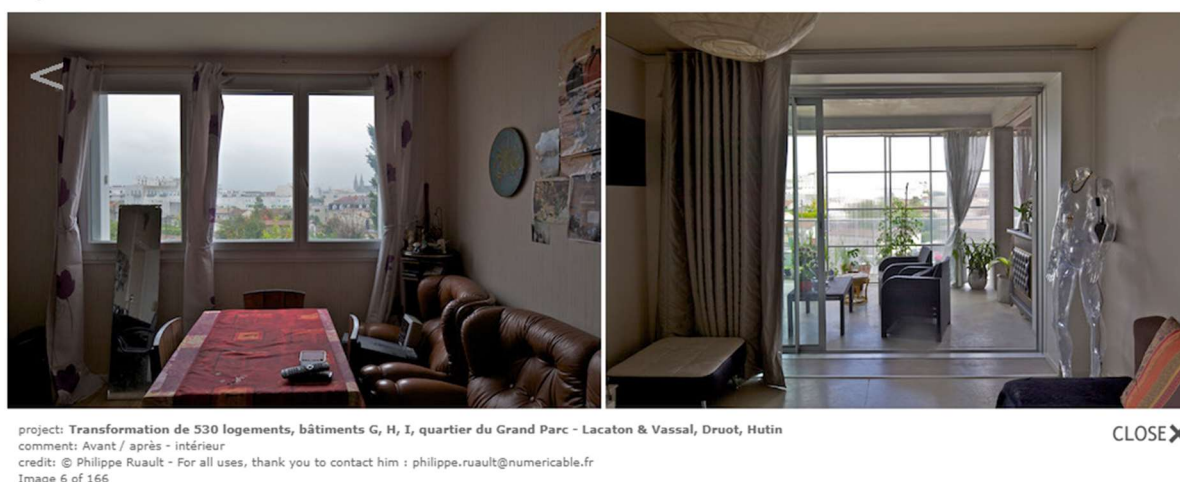
De nombreux projets viennent au soutien de leur position, dont celui de la rénovation de 530 logements sociaux dans le quartier du Grand Parc à Bordeaux¹²⁸. L'adjonction de jardins d'hiver larges de 4 mètres, agissants comme sas isolants, a ainsi permis de diminuer

¹²⁶ <https://global-award.citedelarchitecture.fr>

¹²⁷ <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/anne-lacaton-jean-philippe-vassal-et-frederic-druot-paris-france>

¹²⁸ <https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=80>

de 60% la consommation d'énergie de ces logements. Par la même, les habitants se sont vus offerts un tout autre cadre de vie, sans que le loyer n'ait augmenté puisque l'augmentation des charges, anticipée, a été compensée par la baisse de la facture d'énergie.



En pareille hypothèse, le choix de la rénovation a donc permis de réaliser des économies financières tout en atteignant l'objectif de réduction de la consommation énergétique et en prenant en compte le bien être des habitants, qui n'ont eu à changer ni de quartier ni de logement - pas même lors des travaux - sans voir leur loyer augmenter.

La rénovation présente donc nombre d'arguments pour être encouragée. La France s'est à cette fin dotée d'un régime fiscal incitant à la rénovation.

Depuis 2014, elle a en effet mis en place le crédit d'impôt transition énergétique (CITE). Celui-ci permet d'obtenir un crédit sur son impôt sur le revenu dans l'hypothèse de travaux engagés pour faire des économies d'énergie dans son habitation principale¹²⁹. A l'origine, chacun pouvait être bénéficiaire du CITE sans conditions de revenus. Désormais, depuis le 1er janvier 2020 et la loi de finances pour 2020, un seuil de ressources minimales est exigé pour bénéficier du CITE. En deçà, il ne s'agit plus de crédit fiscal mais d'une prime versée par l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH). Notons que la réalisation d'un audit énergétique de son habitat ouvre elle-même droit au CITE.

Dans la même logique, si un propriétaire bailleur réalisant des travaux de transition énergétique ne peut bénéficier du CITE, il peut en revanche en déduire le coût de ses revenus

¹²⁹ <https://www.impots.gouv.fr/portail/particulier/le-credit-dimpot-transition-energetique>

fonciers imposables. Une autre solution française est d'appliquer une TVA à taux réduit de 5,5% aux travaux d'amélioration de la qualité énergétique des logements, et de 10% aux autres travaux d'amélioration¹³⁰.

Nous pouvons enfin citer la formule utilisée par l'Allemagne : des aides croissantes en fonction de la performance énergétique atteinte grâce à la rénovation¹³¹.

Ces différents mécanismes fiscaux et d'aides encouragent les contribuables à rénover leur habitat, permettant ainsi de réduire l'enveloppe globale de consommation d'énergie imputable au secteur du bâtiment.

Nous estimons que l'Union européenne gagnerait à ce que pareils mécanismes soient reproduits par ses États membres. Pour ce faire, l'Union pourrait indiquer aux États membres que leur obligation de mise en place de stratégies de rénovation des bâtiments, prévue par les directives existantes et à venir, s'en trouverait ainsi remplie.

Proposition

- Encourager les États membres à la création d'un régime fiscal incitant à la rénovation
-

¹³⁰ <https://www.impots.gouv.fr/portail/particulier/plusieurs-taux-de-tva>

¹³¹ <http://www2.assemblee-nationale.fr/content/download/69760/711866/version/2/file/Note+6+renovation+energetique+b%C3%A2timen+ts.pdf>

Objectif 4 : Rallonger la durée de vie du bâti construit et rénové

Problème : La durabilité d'un bâtiment dépend de plusieurs facteurs : sa conception, ses matériaux et ses techniques de construction d'abord ; ses potentialités d'utilisation et son adoption par son environnement ensuite. Or, à l'heure actuelle, si une attention particulière est portée aux premiers facteurs, les seconds ne semblent pas être au cœur des préoccupations.

Justifications

L'alliance HQE-GBC¹³², qui propose une certification "Bâtiment durable"¹³³, définit ainsi ce type de bâtiment : « *En interaction avec son territoire, un bâtiment durable est un ouvrage qui offre une bonne qualité de vie, respecte l'environnement et apporte performance énergétique et économique. Il est conçu, géré et utilisé de façon responsable tout au long de son cycle de vie.*¹³⁴ » Nous remarquons que cette définition aborde le « cycle de vie » sans donner d'objectif de durée de vie minimale d'un bâtiment, quel qu'il soit.

Le label E+C- se projette lui, nous le voyions plus haut, sur une durée de vie de 50 ans. Cette durée apparaît très courte ; à contre-courant de l'objectif de durabilité poursuivi par la quête environnementale actuelle.

C'est ainsi que des bâtiments fraîchement sortis de terre sont laissés à l'abandon voire détruits : « *Sanofi s'acquitte d'une taxe foncière évaluée à 1 million d'euros par an tant que le bâtiment est debout. D'ici à la fin de l'année, le groupe pharmaceutique compte avoir démoli le toit et les fenêtres pour éviter de payer cette somme.*¹³⁵ » Cet article du magazine CAPITAL relate un événement que l'on pourrait qualifier d'« éco-irresponsable » : le groupe pharmaceutique a détruit une usine neuve 5 ans après sa livraison, car celle-ci ne correspondait pas à la nouvelle orientation de l'activité de l'entreprise. Le montant de la taxe foncière étant plus élevé que celui de la démolition, le calcul fut rapide.

Un autre exemple de bâtiment neuf, non pas détruit mais laissé à l'abandon, est celui du Stadium de VITROLLES conçu par l'architecte Rudy RICCIOTTI. Cette salle polyvalente avait notamment vocation à accueillir le club de handball de la ville. C'était sans compter sur le dépôt de bilan de celui-ci, quelques années seulement après la livraison du stade, qui reste inoccupé depuis vingt ans.¹³⁶

À l'échelle européenne, un bon exemple de manque de projection durable pour la vie des ouvrages est celui des installations construites à l'occasion des Jeux olympiques. Le territoire de l'Union européenne est en effet un lieu d'organisation historique de cette compétition puisque, depuis le Traité de Rome de 1957 et les 15 Jeux olympiques tenus

¹³² L'association HQE (Haute Qualité Environnementale) - alliée à France GBC (Green Building Council) depuis 2016 - est une association française à but non lucratif créée en 1996 et reconnue d'utilité publique en 2004. Elle a pour but de promouvoir le développement durable dans le secteur de la construction.
<http://www.hqegbc.org/accueil/>

¹³³ <https://www.certivea.fr/offres/certification-hqe-batiment-durable>

¹³⁴ <http://www.hqegbc.org/batiments/cadre-reference/>

¹³⁵ <https://www.capital.fr/entreprises-marches/sanofi-va-demolir-un-batiment-de-107-millions-d-euros-qui-n-a-jamais-servi-1227395>

¹³⁶ <https://sport24.lefigaro.fr/handball/actualites/serie-de-la-gloire-a-l-anonymat-l-om-vitrolles-l-etoile-filante-du-handball-francais-987215>

depuis, la compétition a été organisée 5 fois par l'un des États membres de l'Union¹³⁷. Or, il est souvent déploré que soient laissées à l'abandon ces installations, leur entretien et leur utilisation n'étant pas - ou trop peu - pensés à long terme.

Or, si nous estimons que la question de la durée de vie des bâtiments devrait être valorisée, nous estimons également que la durabilité d'un bâtiment est fonction de sa vocation à être adopté par des utilisateurs, et à connaître une, deux, plusieurs vies après celle qui a motivé sa construction.

Penser de cette façon les constructions à long terme est la ligne directrice de « Paris 2024 », qui se distingue des autres candidatures par son ambition environnementale. L'événement compte ainsi se fonder sur 95% de sites existants ou temporaires. « *Construire moins, c'est réduire considérablement l'impact carbone* » peut-on lire sur le site de l'événement¹³⁸. Ainsi, seules deux constructions - bien que pas des moindres - verront le jour pour ces Jeux olympiques : le village et le centre aquatique. Tous deux seront construits en Seine-Saint-Denis, le plus pauvre département français métropolitain¹³⁹, afin qu'ils profitent à ce territoire à la fin de l'événement.

Alors que cette stratégie est en train de se concrétiser par l'attribution des différents projets, la majorité des chantiers devant commencer courant 2020¹⁴⁰, l'organisation des Jeux par la France semble être un théâtre d'observation privilégié pour l'Union européenne en vue de réglementer la durabilité des constructions.

Un règlement européen en la matière viendrait en effet convoquer la responsabilité de chacun des acteurs, en leur imposant d'anticiper l'avenir de leur ouvrage :

- La responsabilité du maître d'œuvre, en imposant la conception d'un bâtiment durable dans le temps et dans sa fonction ou utilisation : une durée de vie projetée sur au moins un siècle (durée à rallonger ou éventuellement raccourcir en fonction du type d'ouvrage), et une fonction réversible grâce à des ouvrages les moins contraignants possible dans leur structure ;
- La responsabilité du maître d'ouvrage, en imposant la réalisation d'un prévisionnel d'utilisation plus précis et à plus long terme – notamment grâce à une réflexion, au besoin menée avec le maître d'œuvre, sur une deuxième vie potentielle du bâtiment.

Proposition

- Réglementer la durée de vie des bâtiments

FIN DE LA THEMATIQUE 5

¹³⁷ Italie en 1960, Allemagne en 1972, Espagne en 1992, Grèce en 2004, et Royaume-Uni en 2012

¹³⁸ <https://www.paris2024.org/fr/heritage-ambition-environnementale/>

¹³⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3291402>

¹⁴⁰ https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/23/pour-les-jo-de-paris-2024-de-nombreux-chantiers-doivent-encore-etre-lances_6020251_3234.html

THÉMATIQUE 6 :

**ACCÉLÉRER LA
TRANSITION VERS UNE
MOBILITÉ DURABLE ET
CONNECTÉE**

Introduction : Stratégie pour une mobilité durable et intelligente

Problème : La mobilité durable implique de prendre en considération les écarts qui existent entre les États de l'Union sur ce sujet. Le financement de nouveaux projets implique d'accorder des fonds de manière équitable et de créer des coopérations entre les États membres. L'intégration de l'« intelligence » au sein du concept de mobilité semble être essentiel à l'heure de la numérisation de la Société.

La stratégie s'inscrit plus globalement dans celle du Pacte Vert. L'intérêt est d'inscrire les objectifs sous-mentionnés dans une démarche qui devra être menée sur le long terme. Cela nécessite donc un effort de stratégie qui passera notamment par un renouvellement des cartographies de l'ensemble des territoires et des risques précédemment effectuées ce qui aura pour but de formaliser des actions qui seront en cohérence avec le projet global.

Ce projet européen doit être mené tout en soutenant les industries, les laboratoires et d'autres parties prenantes afin de les aider à réaliser des investissements pour se moderniser et/ou pour continuer, voire accroître, leur développement. Un système d'entraide devra donc être mis en place entre les États les plus avancés et les États les plus en marge pour mener à bien ce projet. La répartition des aides devra se faire de manière équitable de sorte que les États les plus en retard puissent investir notamment dans le renouvellement de leur réseau de transport entendu au sens large, mais également que les États les plus en avance puissent bénéficier de fonds nécessaires à la recherche et à l'innovation.

Ce Pacte Vert pour l'Europe a pour ambition d'impacter tous les secteurs économiques, y compris celui des transports. À l'heure du numérique, la métamorphose du secteur des transports ne peut s'imaginer sans Internet et, par extension, sans la vision connectée des transports. Il conviendra alors de prendre en considération, de la façon la plus prompte possible, les liens qui peuvent rapprocher les domaines du transport et de la technologie.

De la même manière, le projet mené doit être « socialement équitable » en ce sens que les externalités négatives des solutions envisagées soient le plus juste possible. Cette transition juste s'entend notamment par l'apport d'un soutien aux régions les plus concernées, c'est-à-dire, les régions dans lesquelles l'utilisation des énergies fossiles prédomine celle des énergies vertes, voire des énergies à impact neutre, le tout dans un objectif commun de réduction de l'impact carbone. « L'Union Européenne [doit] prendre la première place mondiale en matière de décarbonation ». ¹⁴¹

¹⁴¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, Exposé des motifs, 1. Contexte de la proposition

Les principales solutions de ce chapitre ont pour objet la lutte contre la pollution de l'air, principalement dans les zones urbaines qui ne respectent toujours pas les normes de l'Union. La réduction de cette pollution aura pour effet corrélatif de répondre aux problématiques sous-jacentes qui existent principalement en termes de santé et d'environnement.

Objectif 1 : Appels de fonds pour soutenir le déploiement de points de recharge et de ravitaillement publics dans le cadre d'une infrastructure pour carburants alternatifs & Réexamen de la directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs et du règlement sur le réseau transeuropéen de transport

Problème 1 : En parallèle, l'UE devrait donner une impulsion à la production et au déploiement de carburants de substitution durables. D'ici à 2025, près d'un million de stations publiques de recharge et de ravitaillement seront nécessaires pour les 13 millions de véhicules à émission nulle et à faibles émissions attendus sur les routes européennes. La Commission encouragera le déploiement de points publics de recharge et de ravitaillement là où des lacunes subsistent, notamment pour les longs trajets et dans les zones moins densément peuplées, et lancera à cet effet un nouvel appel de fonds dans les meilleurs délais. Ces mesures compléteront les mesures adoptées au niveau national. La Commission étudiera différentes options sur le plan législatif pour encourager la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour les divers modes de transport. Elle procédera également à la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et du règlement RTE-T en vue d'accélérer le déploiement de véhicules et de navires à émissions faibles ou nulles.

Problème 2 : Réviser la directive des transports routier et le règlement RTE-T

Justifications

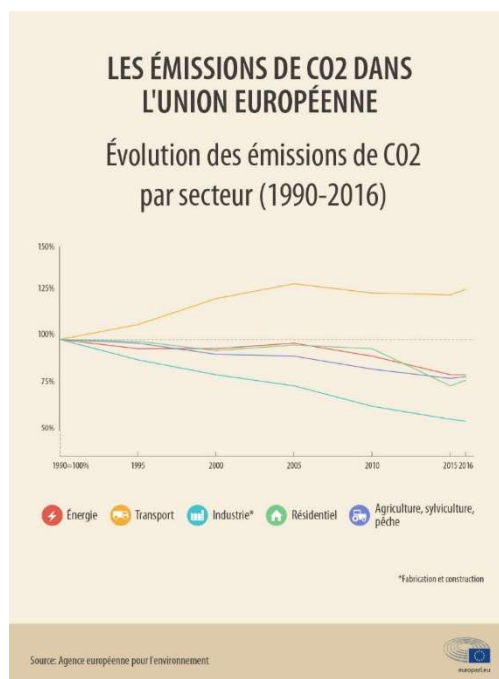
Le développement des carburants alternatifs constitue un élément essentiel de la transition énergétique du secteur des transports. Le but est de limiter la dépendance des transports vis-à-vis des énergies fossiles et d'atténuer l'impact environnemental des déplacements. Le décret français du 8 décembre 2017¹⁴² pose la définition des carburants alternatifs comme étant « *les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ils comprennent notamment : l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants au sens de l'article L.661-1 du Code de l'énergie, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, le gaz naturel, y compris biométhane, sous forme gazeuse et enfin le gaz de pétrole liquéfié* ». La définition est reprise à l'article L.641-4-1 du Code français de l'énergie.

Les énergies fossiles représentent, encore aujourd'hui, une part majeure de l'énergie utilisée pour les transports. D'ailleurs, au sein de l'Union Européenne, entre 1990 et 2016, le secteur des transports est celui dans lequel les émissions de CO₂ ont stagné, voire augmenté, contrairement aux autres domaines (industrie, agriculture, résidentiel, etc). Notons à ce titre

¹⁴² Décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement

Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

que des efforts doivent être effectués tant au niveau européen que de la part de chacun des Etats membres¹⁴³.



Des Etats membre tels que la Pologne ou les Pays-Bas sont encore très dépendant de ces énergies représentant respectivement une part de 90,3 % et 93,5 %¹⁴⁴ des énergies utilisées sur ces territoires. Ces énergies leur servent principalement à alimenter les transports dans leur ensemble. À titre de comparaison, les énergies fossiles représentent une part de 46,5% des énergies utilisées sur le territoire, ce pourcentage se divise, pour l'année 2018, de la façon suivante : 33,6 millions de tonnes de gazole, 5,7 millions de tonnes d'essence, 6,8 millions de tonnes de kérosène ou encore 1,7 millions de tonnes de GPL.¹⁴⁵

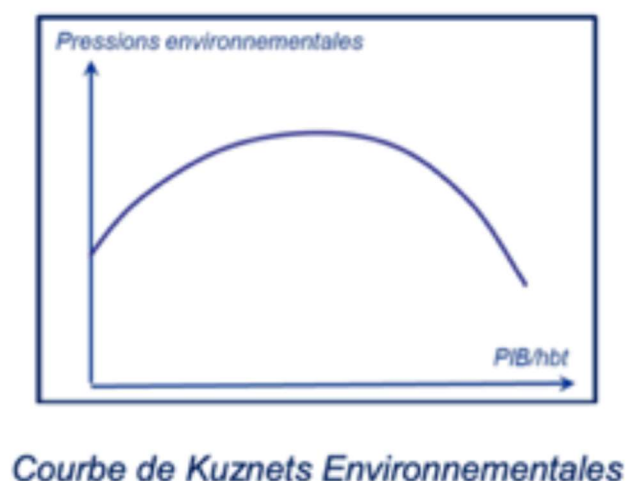
Le Pacte Vert a donc pour objectif de lutter contre l'utilisation de ces énergies afin de favoriser l'utilisation des énergies propres, voire des énergies neutres en termes de bilan carbone. L'intérêt du projet serait de prioriser la répartition des fonds en fonction des besoins respectifs de chaque Etat membre. D'abord, il conviendrait d'attribuer les fonds nécessaires aux Etats les moins développés et les plus en retard dans ce domaine. En effet, au regard des Courbes de Kuznets Environnementales (CKE), synthétisée à partir de l'analyse de W. Beckerman (1992, graphique page suivante).

¹⁴³ Graphique disponible à l'adresse :

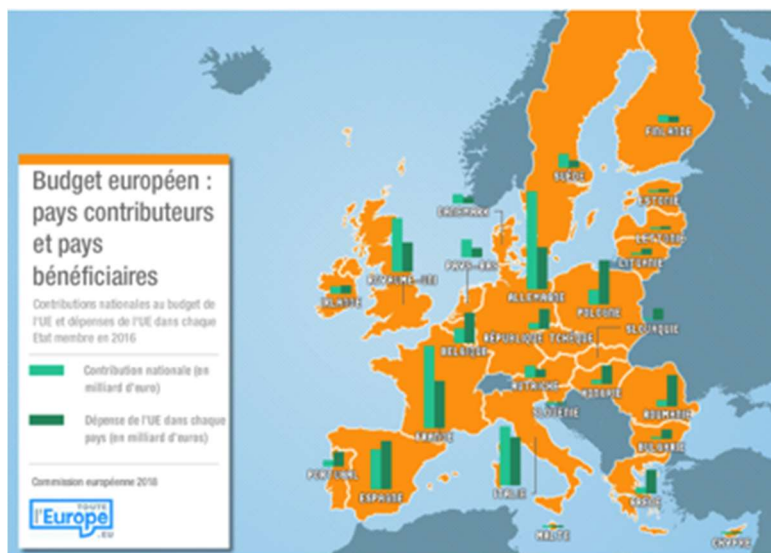
<https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>

¹⁴⁴ https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/EG.USE.COMM.FO.ZS?most_recent_value_desc=true

¹⁴⁵ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2119673>



Selon Berckerman, « ce sont les pays les plus développés qui portent le moins de préjudices à l'environnement (l'environnement étant un « bien supérieur », les populations commencent à y porter un intérêt à partir d'un certain niveau de richesse) »¹⁴⁶. Notons à ce titre que les États membres ne sont pas sur le même pied d'égalité. Pour que la situation soit la même que celle décrite par W. Berckerman, encore faut-il que les États rassemblent les fonds nécessaires pour être considérés comme des États dits « développés ». Or, la répartition des richesses est disparate. Cet écart de richesses s'observe notamment entre les États centraux et les États de l'Est et du sud de l'Europe¹⁴⁷.



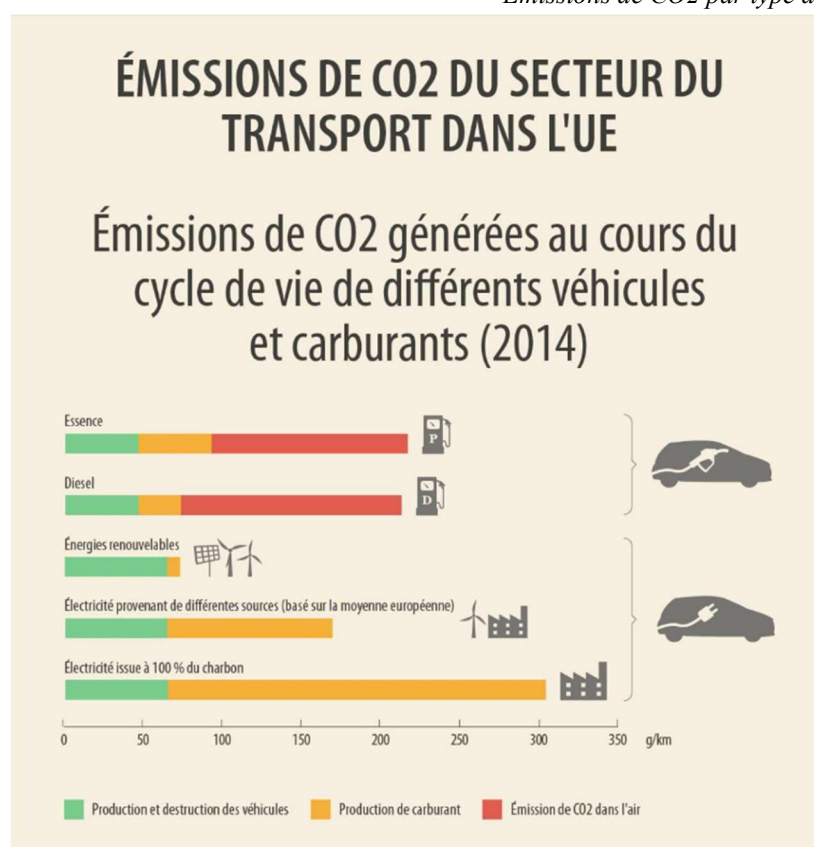
Toutefois, il convient également de prendre en considération l'importance des avancées et des innovations technologiques. Aussi, un budget devra nécessairement être alloué aux États les plus en avance techniquement pour qu'ils puissent être encouragés dans le

¹⁴⁶ Edmond BARANES et François MIRABEL, Perspectives économiques de la considération de l'environnement par les personnes privées

¹⁴⁷ <http://europe.vivianedebeaufort.fr/budget-europeen-pays-contributeurs-pays-beneficiaires/>

développement de nouvelles méthodes de réduction des gaz à effet de serre. L'Union devra prendre en considération des études menées par certains Etats membres sur l'essor de nouvelles avancées concernant l'utilisation des carburants de substitution.

Émissions de CO₂ par type de véhicule¹⁴⁸



Par exemple, en Espagne, le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) représente une part croissante du carburant routier utilisé. Ainsi en 2018, 5 745 véhicules terrestres alimentés au gaz naturel ont été immatriculés. Cela représente une hausse de 146% entre l'année 2017 et 2018¹⁴⁹ en termes d'immatriculation. Mais plus encore, ce GNL peut être utilisé dans le domaine ferroviaire pour améliorer la qualité de l'air en diminuant les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) de 85 à 90 %, l'émission de dioxyde de carbone (CO₂) de 25 % et l'oxyde de soufre (SF_x) de près de 100%, par rapport aux carburants traditionnels. D'autres projets du même acabit devront faire l'objet d'études plus poussées afin d'en déceler les avantages et les inconvénients. Des études socio-économiques devront donc être menées pour déterminer les projets à achever et ceux à montrer au regard de l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne. Par ailleurs, conformément à l'accord de Paris¹⁵⁰ et à la Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte¹⁵¹, développer les points de ravitaillement en énergie neutre ou propre constitue un enjeu primordial au sein de l'Union. L'efficacité de ce projet est conditionnée à la participation de l'intégralité des parties prenantes. Cet objectif s'inscrit dans la continuité de la directive 2014/94/UE¹⁵² qui visait à développer lesdits points de ravitaillement. Le cadre d'action national pour le développement de ces infrastructures est

¹⁴⁸ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres>

¹⁴⁹ <https://www.gaz-mobilite.fr/actus/en-espagne-aussi-gnv-fortement-progresse-2018-2199.html>

¹⁵⁰ Accord de Paris sur le climat du 12 décembre 2015

¹⁵¹ Loi n°2015/992 du 17 août 2015 dite Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte

¹⁵² Directive 2014/94/UE du Parlement Européen et du Conseil, du 22 octobre 2014, sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

construit en cohérence avec la « Stratégie de Développement de la Mobilité Propre » introduit par l'article 40 de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

En France, le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions de CO₂. De même, on observe une volonté générale des États membres pour abandonner les véhicules à énergies fossiles et pour favoriser les véhicules roulant notamment à l'énergie électrique, voire au gaz naturel. D'ailleurs, la France fixe comme objectif la fin de la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040. Mais de manière paradoxale, en 2017¹⁵³, les camions à moteur diesel avaient été exemptés de payer la totalité des émissions de CO₂ qu'ils génèrent par leur consommation de carburant alors que cette même taxe avait été payée par chaque automobiliste au moment où leur plein était réalisé.

Ainsi les producteurs et les consommateurs doivent être incités à se diriger vers des énergies plus propres, ce qui implique de passer par des encouragements fiscaux voire par des aides accordées notamment aux entreprises. À titre d'exemple la France prévoit, pour la période 2019-2021, un dispositif de suramortissement en ce qui concerne l'utilisation du GNV et du GNC. Ainsi, les sociétés peuvent déduire jusqu'à 60 % du prix du gaz utilisé, elles peuvent également récupérer 100 de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et bénéficier d'une réduction de tarif à l'achat de véhicules neufs. Par ailleurs, le prix du carburant doit être compréhensif par ses usagers.

En outre, dans un souci de neutralité et de comparaison des coûts des carburants, un étiquetage clair, simple et comparatif devra être mis en œuvre. Par exemple, nous savons qu'1 kg de GNC coûte environ 0,99 € ce qui représente une différence de 45 % par rapport à l'essence ou encore 31 % par rapport au gazole¹⁵⁴. Des comparaisons permettront alors aux usagers de comprendre aisément les écarts de tarifs et pourront les inciter à se diriger vers un véhicule plus propre.

Un effort devrait alors être fait de la part de l'ensemble des États membres dans le développement du GNV (gaz naturel véhicule) et du GNL (gaz naturel liquéfié) comme carburant marin et fluvial ainsi que pour l'ensemble de la flotte des véhicules routiers. Des aides publiques concernant l'achat de véhicules GNV existent et peuvent être accordées à partir du niveau local par les collectivités territoriales, ce qui est notamment le cas dans la ville de Paris dont les aides sont entrées en vigueur le 1er janvier 2018 dont le montant varie en fonction de la catégorie de véhicule, jusqu'au niveau européen. Cependant au regard de nombreuses remarques il semblerait qu'il existe un manque de soutien gouvernemental en ce qui concerne les aides accordées aux véhicules légers.

De plus, concernant l'utilisation de l'électricité en tant que force motrice, malgré le faible nombre de véhicules rechargeables aussi bien électriques que hybrides rechargeables en circulation en France par rapport au parc total de véhicules routiers qui est estimé à environ 38 millions d'unités, le marché du véhicule rechargeable est en progression continue depuis plusieurs années. Selon le site AVERE France, la France a passé le cap des 300 000 véhicules électrifiés en circulation. Le site précise que début 2020 7% des immatriculations ont

¹⁵³ <https://www.fne.asso.fr/>

¹⁵⁴ NGVA Europ statistiques 2016

concernés des véhicules légers électrifiés. Désormais le parc automobile rechargeable représente 305 000 unités¹⁵⁵.

L'utilisation de cette force motrice n'est pourtant pas exempte de critiques. En ce sens, les utilisateurs regrettent le manque rapidité du temps de recharge. Ce point appelle nécessairement à être perfectionné afin de développer l'utilisation des véhicules électriques dans leur ensemble, ces derniers nécessitant actuellement une trentaine de minutes à plusieurs heures de charge (Par exemple : le modèle Kia e-Niro, un des derniers véhicules de la gamme, nécessite une heure de charge) alors qu'un plein en station-service prend seulement quelques minutes (environ 5 minutes). Dans le même temps, des « équivalents énergies fossiles » permettraient aux utilisateurs d'être informés et les mettraient dans la possibilité de comparer les tarifs « à la pompe ». Des exemples d'informations sont alors proposés comme suit :

	Voiture essence	Voiture électrique
Consommation moyenne	5L/100 km	10 kWh/100 km
Tarif moyen	1,5€/L	0,25 €/kWh
Prix annuel	1 125 €	375 €

156

Le sujet des points de recharge est une question importante et désormais incontournable dans le développement de l'électromobilité, ces points de recharge sont pour l'heure manifestement plus présents à domicile ou dans les lieux de travail. Il est important de rappeler que dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte l'Etat souhaite parvenir à l'installation de 7 millions de bornes en 2030 en demandant aux entreprises de participer à cet effort. L'objectif est alors, pour elles, de faire le nécessaire pour que soient mises en place des bornes de recharge (si possible gratuites) sur leurs parkings, dont l'accès serait réservé aux employés.

Pourtant, certaines zones sont encore en marge en ce qui concerne les bornes de ravitaillement d'énergie plus propre. Le manque de bornes de recharge en Europe est notamment dénoncé par l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) qui souhaite que soient éliminés l'ensemble des obstacles qui entraveraient la croissance de la mobilité électrique. Au 18 septembre 2019¹⁵⁷, la France était dotée de près de 28 000 points de recharge pour les véhicules électriques. A ce titre, un programme a été mis en place, le programme Advenir, financé par les CEE (Certificats d'Economie d'Energie) dont le but est de réduire le coût des travaux nécessaires à l'installation des bornes de recharge de voitures électriques. L'aide au financement concerne les usages individuels ou partagés dans le résidentiel collectif à hauteur de 50% et privatif ou accessibles au public dans les parkings d'entreprise à hauteur de 40%.

Cependant, cette prime n'est pas versée aux personnes physiques qui souhaitent installer un point de recharge individuel au sein de leur foyer. L'instauration d'une aide semble alors essentielle afin d'étendre les facultés d'accroissement des bornes de recharge aux particuliers afin que les voitures électriques soient plus facilement utilisables. Pour cela

¹⁵⁵ <http://www.aveve-france.org/>

¹⁵⁶ <https://www.energuide.be/fr/questions-reponses/quelle-est-la-consommation-dune-voiture-electrique/212/>

¹⁵⁷ <https://www.autoplus.fr/actualite/Bornes-de-recharge-Electrique-Charge-rapide-France-Points-de-recharge-1542341.html>

il conviendra de donner les moyens aux Etats membres des zones en marge de se doter de nouveaux systèmes de ravitaillement et promouvoir un déploiement de ces bornes ou points de ravitaillement sur les grands axes (axe central et axe global¹⁵⁸) afin de favoriser l'utilisation de ces véhicules plus propres pour la réalisation de longs trajets.

Toutefois des disparités sont observées entre les différents territoires. En 2018, l'ACEA dénombrait environ 145 000 points de recharges ce qui équivalait à 1 borne pour 7 véhicules. La multiplication des bornes de recharges constituerait potentiellement un tremplin pour les automobilistes utilisant des véhicules à carburant fossile. D'ailleurs, ce manque de bornes de ravitaillement constitue une des problématiques majeures qui freine la vente de véhicules électriques.

En ce sens, une étude de l'Observatoire Cetelem a pu démontrer que 86 % des français jugent que les infrastructures sont insuffisantes ce qui ne les motivent donc pas à changer leur véhicule pour un véhicule électrique. De même l'essor de l'électrique est freiné en raison d'un problème majeur puisque là où un plein de carburant fossile ou de gaz permet de remplir le réservoir en 5 minutes environ, la recharge entière d'un véhicule électrique s'effectue au plus rapidement en une trentaine de minutes. Il convient donc de soutenir la recherche dans ce domaine pour permettre aux techniciens de développer de nouvelles technologies qui répondront aux attentes des usagers.

Propositions

- Soutenir le développement des carburants alternatifs par les Etats membres les plus avancés en attribuant des aides locales voire régionales et aider les Etats membres les plus en marge à entamer, voire à accélérer, leur transition.
- Mettre un terme aux énergies fossiles en supprimant progressivement les exonérations fiscales accordées aux producteurs et aux utilisateurs des énergies fossiles.
- Multiplier le nombre de points de ravitaillement en énergie propre ou neutre (bornes de recharge électriques, stations de ravitaillement en gaz naturel, stations de ravitaillement en hydrogène) et donner les moyens aux Etats membres des zones en marge de se doter de nouveaux systèmes de ravitaillement et promouvoir un déploiement de ces bornes ou point de ravitaillement sur les grands axes (axe central et axe global¹⁵⁹).
- Il serait impératif de développer un fond pour les investisseurs afin que la recharge de la voiture électrique se fasse plus rapidement.
- Il serait intéressant de mettre à la disposition de tous les citoyens une fiche d'information permettant d'indiquer de manière claire, lisible et compréhensible les

¹⁵⁸ Article 6 du règlement RTE-T

¹⁵⁹ Article 6 du règlement RTE-T

équivalents quant aux différentes énergies qui sont à leur disposition afin d'indiquer ou de rappeler les avantages financiers aux consommateurs.

- Il faudrait, comme en matière de véhicules électriques ou hybrides mettre en place un système de bonus écologique pour le GNV qui permet d'obtenir de bonnes performances tout en respectant les externalités négatives pouvant impacter l'environnement.
 - Procéder à la révision du règlement RTE-T en vue d'accélérer le déploiement de véhicules et de navires à émissions faibles ou nulles. Prendre en considération les résultats de la consultation publique menée d'avril à juillet 2019. De même, un renouvellement de la cartographie sera nécessaire pour adapter le règlement aux enjeux contemporains. Enfin, il conviendra de prendre en considération les informations contenues dans le règlement 2018/0138(COD) relatives aux mesures de rationalisation pour faire progresser la réalisation du réseau transeuropéen de transport.
 - Procéder à la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs. Prendre en considération les résultats de la consultation publique qui se terminera le 26 mars 2020.
-

Objectif 2 : Proposition de normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion

Problème 1 : Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE et cette part ne cesse d'augmenter. Pour parvenir à la neutralité climatique, il conviendra de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. Les transports routier, ferroviaire, aérien et par voie d'eau devront tous contribuer à cette diminution. Un système de transport durable doit placer les usagers au centre des préoccupations et leur proposer des solutions plus abordables, accessibles, plus saines et plus propres pour les inciter à modifier leurs habitudes en termes de mobilité. La Commission adoptera en 2020 une stratégie axée sur une mobilité durable et intelligente pour relever ce défi et lutter contre toutes les sources d'émissions.

Justifications

Selon les chiffres publiés en 2015, le secteur des transports représente 33% de la consommation d'énergie finale en France, en 1990 le secteur représentait 29%¹⁶⁰. Ce secteur est également le principal émetteur de CO₂ selon l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) affirme que « l'objectif à long terme de l'UE est d'atteindre un niveau de qualité de l'air n'ayant pas d'impacts inacceptables et ne représentant pas de risques sur la santé humaine et l'environnement. L'UE agit à de nombreux niveaux pour réduire l'exposition à la pollution atmosphérique : par la législation ; par une coopération avec les secteurs responsables de la pollution atmosphérique, par l'intermédiaire des autorités internationales, nationales et régionales et des organisations non gouvernementales ; et par la recherche. Les politiques de l'UE visent à réduire l'exposition à la pollution atmosphérique en réduisant les émissions et en fixant des limites et valeurs cibles pour la qualité de l'air. La Commission européenne a adopté, fin 2013, un programme proposé « Air pur pour l'Europe » ainsi que de nouvelles mesures visant à réduire la pollution atmosphérique »¹⁶¹. Cependant, cet objectif « Air pur pour l'Europe » a été fixé jusqu'à 2020.

Les émissions de CO₂ des transports dépendent de plusieurs critères : la distance, le nombre de passagers par véhicule ou encore le type de trajet effectué. Il faut néanmoins noter que la part occupée par l'utilisation du transport routier a décru depuis 2000 et a été plus lente que celle du PIB. Sur la période 2008-2015, en raison d'une importante augmentation du prix des carburants, la consommation de ceux-ci par le transport routier a décru de 3 %. Cependant dès 2015 il faut noter un regain de la consommation alors même que le contexte économique est plus fragile.

¹⁶⁰

Ademe.fr/expertises/mobilite-transports/chiffres-cles-observations/chiffres-cles

¹⁶¹ <https://www.eea.europa.eu/fr/themes/air/intro>

Les émissions en matière de pollution routière sont aujourd'hui régies par le système des normes euro¹⁶².

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kwh)	CO (g/kwh)	HC (g/kwh)	Particules (g/kwh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro I	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro II	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro III	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro IV	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro V	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro VI	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

La dernière adaptation de ces normes datant de 2013, 7 années se sont écoulées et les innovations se sont multipliées depuis. Aussi, une révision de ces normes selon un nouveau calcul est nécessaire pour que la réglementation soit adaptée aux transports routiers. L'instauration d'une norme Euro VII devra donc être envisagée. Les Etats membres devront alors se baser sur les récents textes¹⁶³ adoptés par les organes de l'Union Européenne pour adapter leur législation en vue de réduire la pollution atmosphérique.

La mise en place de l'étiquette énergie/CO2 apposée sur tous les véhicules destinés à la vente ou en crédit-bail permet d'informer sur la consommation de carburant et les émissions de CO2, le but étant d'orienter le choix des consommateurs. Ce système d'étiquetage est obligatoire depuis 2012 pour les pneumatiques. En 2015, la France a en outre instauré un système de bonus-malus écologique qui permet de récompenser les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO2, le bonus allant de 6 300 euros à 6 000 euros pour les véhicules électriques ou hybrides qui émettent moins de 20g CO2 par km selon le barème de 2016. Quant au malus il peut s'étendre de 50 à 10 000 euros et concerne les véhicules qui émettent plus de 126g de CO2 par Km. Une autre mesure intéressante réside dans la mise en place de pastilles vertes accordées aux véhicules qui respectent des normes d'émissions drastiques, seuls les véhicules identifiés grâce à ces pastilles peuvent circuler dans certains quartiers, ce dispositif existe déjà dans certaines villes allemandes telles que Berlin, Cologne ou encore Hanovre et pourrait être développé dans d'autres villes allemandes ainsi qu'Europe.

Enfin, pour assurer l'effectivité des solutions plus vertes en ville, et gérer les flux de circulation, une des solutions réside alors dans la promotion de la voie cyclable. Un rapport de la Commission européenne démontre que « 30 % des trajets effectués en voiture couvrent

¹⁶² <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres>

¹⁶³ Règlement 2019/631 UE du 17 avril 2019 sur les nouvelles normes d'émission des véhicules légers ;

Règlement 2019/1242 UE du 20 juin 2019 sur les nouvelles normes d'émission des véhicules utilitaires lourds.

Rapport de la Commission et du Parlement européen du 31 octobre 2019 ayant pour but de préparer le terrain pour relever les ambitions à long-terme de l'action climatique.

des distances de moins de 3 km », et « « 73 % des européens estiment que le vélo doit bénéficier d'un traitement préférentiel par rapport à la voiture »¹⁶⁴.

Tableau 1.1
Comparaison des divers moyens de transport du point de vue écologique par rapport à la voiture individuelle pour un déplacement en personnes/kilomètre identique.
Base = 100 (voiture individuelle sans catalyseur).

	Voiture sans catalyseur	Voiture avec catalyseur	Bus	TGV	Avion	Voiture électrique
Consommation d'espace	100	100	10	1	1	6
Consommation d'énergie primaire	100	100	30	405	34	
CO ₂	100	100	29	420	30	
Oxydes d'azote	100	15	9	290	4	
Hydrocarbures	100	15	8	140	2	
CO	100	15	2	93	1	
Pollution atmosphérique totale	100	15	9	250	3	
Risque d'accident induit	100	100	9	12	3	

Vo* = voiture avec catalyseur. Il faut rappeler que la technique du pot catalytique n'est efficace que lorsque le moteur est chaud. Sur les courtes distances parcourues en ville, on ne peut compter sur un réel bénéfice antipollution.
Source: Rapport LPT, Heidelberg, 1989, cité par le ministre allemand des transports.

Tableau 1.3
Calcul des économies que permet l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail à Groningue.
L'auteur est parti de l'hypothèse que la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail passe de 22 à 37 % (en imaginant que 1/3 des cyclistes abandonnent le vélo au profit de la voiture pour aller au travail). La plupart des coûts illustrés ici seraient supportés par le budget des ménages, qui subiraient donc une réduction de la part disponible de leurs revenus.

Poste	Base d'évaluation de coût	Coût annuel MO
Pollution atmosphérique	surcoût des pots catalytiques	220 000
	surcoût de l'essence sans plomb	25 000
Bruit	taxe sur les nuisances sonores prélevées sur le carburant	10 000
Infrastructures	redevances sur l'espace nécessaire au stationnement	3 100 000
Consommation énergétique	consommation moyenne	400 000
Embouteillages	consommation supplémentaire due à une circulation non fluide pendant 5' par voiture en moyenne	485 000
Immobilisation de ressources	ressources requises pour la production de 15 000 véhicules supplémentaires, vendus par année	160 000

Tableau 1.2
Amélioration possible sur la base d'une étude sur le potentiel de transfert modal de la voiture vers d'autres modes.
Estimation des effets possibles à long terme d'une politique pro vélo à Graz (Autriche, 252 000 habitants)*.

Désengorgement des rues	30 %	Réduction des émissions de dioxyde d'azote (NO ₂)	56 %
Réduction de la pollution par les véhicules à moteur (tous types confondus)	25 %	Réduction de la consommation d'essence (uniquement voitures)	25 %
Réduction des émissions de monoxyde de carbone (CO)	36 %	Réduction du nombre de personnes souffrant des nuisances sonores	9 %
Réduction des émissions d'hydrocarbures (CH _x , voitures uniquement)	37 %	Réduction de l'effet de barrière des grandes voies	42 %

(*) Ces calculs ont été effectués sur la base d'une réduction de un tiers du nombre de déplacements effectués en voiture (1984: 44 % des déplacements).

Le vélo, plus économique et écologique constitue donc indéniablement une source essentielle de la réduction de la pollution atmosphérique en ville.

¹⁶⁴ https://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf

Propositions

- Diminuer les distances à parcourir par la promotion de consommation locale.
 - Modifier l'utilisation habituelle des usagers de la route par des mesures de bonus/malus qui peuvent véritablement avoir un impact positif sur le comportement des consommateurs sans pour autant grever le budget de l'État. Les mesures de bonus/malus pourrait être étendues de manière annuelle à la possession et non plus à l'acquisition du véhicule.
 - Mettre en place un bonus pour les vélos à assistance électrique ou encore une indemnité kilométrique vélo qui serait obligatoire. Également soutenir financièrement les collectivités territoriales dans leurs projets visant à développer les transports publics et vélo.
 - Inciter tous les ressortissants européens à participer à ces mesures et mettre en place ou améliorer le système des pics de pollution urbains (qui existe déjà à Rome ou dans d'autres grandes agglomérations européennes) plus contraignants afin de réduire toujours plus l'utilisation des véhicules. Une autre mesure intéressante est la mise en place de pastilles vertes qui sont accordées aux véhicules qui respectent des normes d'émissions drastiques, seules les véhicules identifiés grâce à ces pastilles peuvent circuler dans certains quartiers, ce dispositif existe déjà dans certaines villes allemandes telles que Berlin, Cologne ou encore Hanovre et pourrait être développer dans d'autres villes allemandes ainsi que dans l'Europe.
 - Instaurer, à l'échelon européen, une écotaxe kilométrique pour les poids lourds sur chaque réseau routier national non concédé.
 - Améliorer les performances environnementales du fret routier (adoption d'une réglementation commune sur l'adaptation des vitesses, péages sans arrêt, formations éco-conduite).
-

Problème 2 : Les transports devraient devenir nettement moins polluants, en particulier dans les villes. Un ensemble de mesures devrait couvrir les émissions, la congestion en milieu urbain et l'amélioration des transports publics. La Commission proposera des normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion. Elle proposera également le réexamen de la législation sur les normes d'émission de CO₂ applicables aux voitures et aux véhicules utilitaires légers d'ici au mois de juin 2021 afin de définir une trajectoire claire vers une mobilité à émission nulle dès 2025. Parallèlement, elle envisagera l'application du système européen d'échange de quotas d'émissions au transport routier, en complément des normes d'émission de CO₂ existantes et futures applicables aux véhicules. Elle prendra des mesures dans le domaine du transport maritime afin, notamment, de réglementer l'accès des navires les plus polluants aux ports de l'UE et de contraindre les navires qui sont amarrés à utiliser l'alimentation électrique à quai. Il convient également d'améliorer la qualité de l'air à proximité des aéroports en luttant contre les émissions de polluants par les avions et les opérations aéroportuaires.

Justifications

Il est essentiel de constater que les villes sont, aujourd'hui, les principaux foyers de pollution. Ainsi, une première façon de contrer cette pollution urbaine est de lutter contre leur congestion (ou embouteillages). La méthode la plus efficace consiste à réduire le nombre de véhicules circulant dans une zone urbaine. Cette mesure peut passer par différents procédés. Ainsi, certains États membres ont décidé de se fonder sur le principe des « congestion charges » à l'image de Londres et Stockholm. Ce principe permet de délimiter des zones dites « ULEZ » (« Ultra low emission zone ») pour fixer une taxe qui sera imputée sur les utilisateurs de véhicules les plus polluants souhaitant entrer dans la ville. Toutefois, l'instauration de ce péage urbain ne fait pas l'unanimité dans les États membres de l'Union. Le principal reproche qui ressort de cette mesure est la taxation des poids lourds qui sont pourtant obligés de livrer les commerces à l'intérieur de cette zone.

Une autre solution, qui a d'ailleurs porté ses fruits notamment en France, réside dans l'instauration de Zones à Faibles Emissions (ZFE) accompagnées d'une vignette (« Crit'Air » pour la France) qui a pour objectif la décarbonation de l'air en restreignant les véhicules autorisés à circuler lors des jours de forte pollution atmosphérique.

Enfin, une dernière solution réside dans la mise en place d'axes de contournement des centres villes. Cette solution permet d'abord de réintroduire, dans les centres-villes, des zones totalement piétonnes et de désengorger corrélativement le trafic routier. En l'occurrence, la Métropole de Montpellier travaille actuellement sur un projet de contournement de la ville en reliant deux axes principaux que sont l'A750 et l'A9 qui relie l'Italie à l'Espagne¹⁶⁵. Ces axes, d'importance pour l'Union, devront rentrer dans la logique de réparation prévue par le règlement RTE-T¹⁶⁶.

¹⁶⁵ <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-32217-Rapport.pdf>

¹⁶⁶ Article 6 du règlement RTE-T

C'est ainsi que les hubs de redistribution prennent tous leurs sens. Pour éviter notamment l'entrée des poids lourds dans les centres-villes, des hubs de redistribution de marchandises voient, petit à petit le jour. Aussi, un premier exemple résulte des livraisons effectuées par des sociétés innovantes (comme par exemple redE qui propose des scooters électriques dotés de top-case à grande capacité). Toutefois, pour rendre efficace ces hubs de redistribution, il convient de distinguer deux échelles de répartition :

- En ce qui concerne les hubs de grande échelle, ceux-ci devront répondre aux problématiques du réseaux global en reliant les principaux axes européens. Il conviendra alors de constituer des « Smart Stations ». Ainsi, à titre d'exemple en France, la Gare Saint-Lazare représente un hub, mais celui-ci est encore trop en retrait par rapport à ceux d'autres Etats. En l'occurrence, pour permettre une efficacité de ces hubs, il conviendra d'abord d'établir des projets de construction viables et durables en relation avec des spécialistes, mais également de prendre exemple sur ce qui se fait dans des Etats tiers (par exemple : la gare de Toronto au Canada, ou encore la gare Rabat Agdal au Maroc).
- En ce qui concerne les hubs à plus petite échelle, il conviendra de constituer des pôles d'échanges multimodaux qui seront efficaces. Des études d'impacts devront donc être menées. Ainsi à titre d'exemple, la gare de Castres-Mazamet a réaménagé sa gare en pôle d'échange ferroviaire pour un coût de 4,6 millions d'euros avec une participation de la Région à hauteur de 40 %. Chaque Etat membre devra donc allouer une partie de son budget annuel à la réalisation des hubs multimodaux au moins à petite échelle pour faciliter l'utilisation des transports en commun. Ces structures pourraient également accroître le nombre de vélos pour permettre aux usagers de se déplacer plus aisément¹⁶⁷. Une large politique de financement de ces infrastructures devra être mise en place par l'Union et valorisée dans sa communication auprès du grand public.

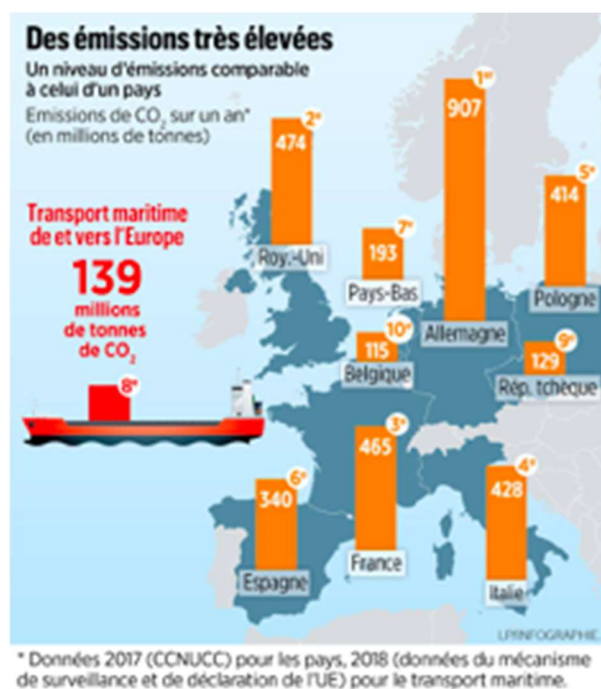
Toutes ces solutions devront, au préalable, faire l'objet de discussions entre les Etats membres transfrontaliers pour gérer au mieux les investissements et coordonner au mieux les travaux à réaliser. Ainsi, l'efficacité du projet implique de créer des comités transfrontaliers qui réaliseront des études socio-économiques des projets envisagés et qui auront pour mission de renouveler la cartographie des zones dont ils auront la mission de réaménager. En France, la loi LOM a obligé l'Etat à programmer 13,4 milliards d'euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2022 et 14,3 milliards pour la période 2023-2027. Les 3/4 des investissements pour les transports d'ici 2022 sont consacrés au ferroviaire. L'ambition est de déplacer la décision des collectivités territoriales des Etats membres vers des commissions de concertation et de décision *ad hoc*, financées par l'Union.

Enfin, en ce qui concerne les quotas, un règlement de partage de l'effort a été mis en place au niveau européen, qui attribue des objectifs pour que chaque Etat membre réduise ses émissions de 30 % d'ici à 2030 par rapport à 2005. Cet échange de quotas n'a d'intérêt que s'il est couplé à l'ensemble des domaines qui permettent sa prise en considération. Aussi, le système d'échange de quotas doit certes être maintenu, mais il doit, de surcroît, être amélioré.

¹⁶⁷ Projet « Plan Vélos » soutenu par la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) du 24 décembre 2019

Il convient de fonder le nouveau système sur des réflexions menées par des économistes dans le but de faire respecter le principe du Pollueur Payeur¹⁶⁸.

La pollution aux abords des villes est également due aux transports maritimes. À titre d'exemple, selon une étude menée par Transport et Environnement¹⁶⁹, si le transport maritime était un Etat, il se placerait en huitième position en termes d'émission de CO₂ en émettant, pour la seule année 2018, 139 millions de tonnes de CO₂¹⁷⁰.



En ce qui concerne la France, le port de Marseille est le 8ème port le plus pollué d'Europe. Cette pollution s'explique par des chiffres significatifs puisque, pour l'année 2017, 57 paquebots ont accosté à Marseille et ont rejeté quatre fois plus de dioxyde de soufre que les 340 000 voitures circulant en ville. De même, la consommation moyenne à quai est considérable : 700L/heure contre 2000L/h en navigation, ce qui équivaut à la circulation de 20 000 véhicules. Toutes ces données amènent en outre à considérer d'une part l'importance de l'utilisation de carburants plus propres dans le domaine maritime et fluvial, en l'occurrence le GNL puisque « le gaz naturel liquéfié est une alternative intéressante. Sa combustion réduit de 100% les émissions d'oxydes de soufre et des particules fines, de 80% des oxydes d'azote et de 20% du CO₂ par rapport au fuel lourd traditionnel »¹⁷¹. Et d'autre part, l'intérêt de l'amarrage électrique à quai des navires (principalement ceux de taille conséquente) ainsi que la valorisation de l'alimentation électrique à quai. Il s'agit ici de refuser de laisser ces navires en totale autonomie énergétique pour leur imposer des énergies propres, ce qui suppose d'équiper les ports en infrastructures appropriées. Ces deux mesures sont actuellement en expérimentations dans différents ports d'Europe (dont celui de Marseille précité) mais restent

¹⁶⁸ J. Dupuit, A. Marshall ou encore A. Pigou (1920) : « The Economics of Welfare », Palgrave Classics in Economics, Palgrave Macmillan UK.

¹⁶⁹ <https://www.transportenvironnement.org/press/shipping-company-carrying-your-christmas-presents-joins-eu's-top-10-polluters>

¹⁷⁰ <http://www.leparisien.fr/environnement/le-transport-maritime-en-europe-pollue-autant-qu-un-pays-de-l-ue-08-12-2019-8212452.php>

¹⁷¹ <https://www.fnc.asso.fr/dossiers/linsoutenable-pollution-de-lair-du-transport-maritime-navire-bateaux-croisières>

très coûteuses pour les compagnies maritimes. Des négociations devront donc être entamées entre l'Union Européenne et l'OMI afin de permettre la constitution de fonds de décarbonation pour que des aides soient accordées aux divers opérateurs économiques pour leur permettre de répondre favorablement aux attentes du présent Pacte.

Afin de diminuer l'impact environnemental lors des manœuvres de stationnement et lorsque les navires sont à quai, des solutions d'amarrage électriques devront être développées et mises en place dans l'ensemble des principaux ports de l'Union. De même, afin d'éviter de faire tourner les moteurs lorsque le navire est à quai, l'utilisation d'un système électrique devra être privilégié pour réaliser les opérations à bord. Quand bien même une étude d'ICCT démontre que les objectifs fixés pour 2030 dans le domaine maritime et fluvial sont déjà atteints au 3/4 depuis 2018, un travail en collaboration devra être mis en place entre l'Union Européenne et l'OMI (Organisation Maritime Internationale), afin que soit menée une étude d'impacts approfondie et qu'un accord soit trouvé pour la mise en place de fonds de décarbonation¹⁷².

Enfin, les zones aéroportuaires sont également très largement vectrices de la pollution des villes. C'est donc pour lutter contre cette vision que Vinci¹⁷³ a décidé diminuer les émissions de CO₂ sur ses aéroports (46) de 40% d'ici à 2030. Cela passe notamment par une tarification environnementale et une taxe d'aéroport révisée en fonction du carburant utilisé et des technologies embarquées pour réduire les émissions de GES. Une solution a été proposée par l'Aéroport de Paris (ADP) qui réside dans la mise en place progressive de descente en continue permettant de diminuer les phases de vols et réduire l'utilisation des moteurs, notamment pendant l'atterrissage. De même, il semble essentiel de repenser l'écosystème aéroportuaire afin de favoriser l'utilisation de carburants alternatifs pour les véhicules circulant sur le tarmac ou à proximité. En effet, les aéroports ne sont pas pollués qu'en raison des moteurs des engins aéronautiques.

L'EEA (Agence Européenne pour l'Environnement) recense qu'à distance égale, le voyage en train représente 14 g de CO₂/passager/km, contre 42 g de CO₂/passager/km pour une petite voiture et 285 g de CO₂/passager/km pour un avion¹⁷⁴. La pollution au sol est largement critiquée. « A Charles de Gaulle par exemple, un avion peut rouler plus de 20 minutes pour atteindre la piste et brûler plus d'une tonne de kérosène. Les polluants de la plateforme aéroportuaire peuvent être mesurés jusqu'à 6 km de l'aéroport »¹⁷⁵. De même, les turboréacteurs et les turbopropulseurs ne sont pas les seuls responsables de la pollution de l'air. En effet, tous les transports au sol constituent un facteur de pollution (bus, camions, et autres véhicules). Une solution à court et moyen terme réside dans les possibilités apportées par les centrales de traitement de l'air. En effet, celle-ci permettent de filtrer une grande partie de la pollution des aéroports et d'assainir l'air. Ainsi l'aéroport de Marseille¹⁷⁶, par exemple, compte à lui seul 85 centrales de traitement de l'air. En sachant qu'une telle centrale coûte entre 3K € et 6K € à la production, ce qui revient donc pour l'aéroport de Marseille à une

¹⁷² Projet de rapport sur le règlement dit MRV (monitoring, reporting and verification soit surveillance, déclaration et vérification) mené par Jutta Paulus

¹⁷³ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/vinci-va-penaliser-les-avions-les-plus-polluants-dans-ses-aeroports-1163307>

¹⁷⁴ <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/view>

¹⁷⁵ Etude sur les particules de Schiphol – Amsterdam

¹⁷⁶ <https://www.afprofilters.fr/application/qualite-de-lair-interieur-aeroports/>

somme comprise entre 300K € et 500K €. Dès lors, si des opérateurs privés interviennent dans ce domaine, il conviendra de leur accorder des aides ou des avantages fiscaux qui les inciteront à déployer leur outil au sein de tous les aéroports de l'Union.

Propositions

- Renforcer les normes de pollution atmosphériques en imposant la création de zones à faibles émissions, de taxes de pollution urbaines ou d'une régulation du trafic en période de pic de pollution.
- Créer des comités transfrontaliers qui auront pour rôle de mener des études de terrain et de mettre en place une cartographie des zones dont ils auront la charge.
- De même, les normes atmosphériques devront être revues et notamment celle concernant les transports routiers (Norme Euro 6). Les Etats membre devront alors se baser sur les récents textes¹⁷⁷ adoptés par les organes de l'Union Européennes pour adapter leur législation en vue de réduire la pollution atmosphérique.
- Modifier les comportements des acteurs du secteur maritime et fluvial notamment en optant pour des carburants de substitution plus propres que les énergies fossiles, mais également en modifiant les habitudes lors des amarrages et du stationnement à quai.
- Améliorer la qualité de l'air près des aéroports en faisant profiter aux compagnies qui utilisent des biocarburants d'avantages. De même, il conviendra de réduire l'impact environnemental négatif produit par l'ensemble des véhicules au sol. Enfin, à court et moyen terme, il serait probant de développer les centrales de traitement de l'air à proximité des aéroports les plus polluants au sein de l'Union. Pour cela les opérateurs économiques privés pourront, en respectant les règles de concurrence, proposer des systèmes efficaces pour mener à bien cette mission, tout en bénéficiant d'aides de l'Union pour accroître l'efficacité du procédé.

¹⁷⁷ Règlement 2019/631 UE du 17 avril 2019 sur les nouvelles normes d'émission des véhicules légers ;

Règlement 2019/1242 UE du 20 juin 2019 sur les nouvelles normes d'émission des véhicules utilitaires lourds.

Rapport de la Commission et du Parlement européen du 31 octobre 2019 ayant pour but de préparer le terrain pour relever les ambitions à long terme de l'action climatique^e.

Objectif 3 : Evaluation des options législatives pour stimuler la production et la fourniture de carburants alternatifs durables pour les différents modes de transports

Problème : Le prix du transport doit être en rapport avec l'incidence qu'a celui-ci sur l'environnement et la santé. Il convient de mettre un terme aux subventions accordées aux combustibles fossiles. Dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, la Commission examinera également avec attention les exonérations fiscales actuellement consenties en faveur des carburants d'aviation et des combustibles maritimes et les moyens de combler au mieux les éventuelles lacunes en la matière. De même, la Commission proposera d'étendre au secteur maritime le système européen d'échange de quotas d'émission et de réduire les quotas alloués gratuitement, dans le cadre de celui-ci, aux compagnies aériennes. Cette action sera coordonnée avec les mesures déployées au niveau mondial, notamment au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale. La Commission accordera aussi une attention nouvelle, sur le plan politique, à la manière de parvenir à une tarification routière efficace au sein de l'UE. Elle invite le Parlement européen et le Conseil à faire preuve d'un degré d'ambition aussi élevé que celui qui caractérise sa proposition initiale de directive « Eurovignette » et est disposée à retirer celle-ci si cela s'avère nécessaire et à proposer des mesures de substitution.

Justifications

L'impact de la pollution sur l'environnement et la santé est indéniable. L'ADEME (Agence française de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) dans un rapport de 2016¹⁷⁸ a démontré qu'en France le coût de la pollution (principalement en ville) entraînait pour le système de santé une dépense comprise entre 20 et 30 milliards d'euros et entraînait quelques 400 000 décès prématurés chaque année. Cette pollution est principalement due aux infrastructures routières. En effet, les véhicules produisent d'importantes quantités de gaz à effet de serre provenant des échappements des microparticules (PM10 et PM2,5). La pollution provient également de l'abrasion des pneus sur les goudrons, des résidus de poussières de freins ou encore des huiles. Le bruit a également un impact sur la santé des individus. En ce sens, un rapport rendu par l'agence européenne pour l'environnement¹⁷⁹ met en avant les effets du bruit sur la santé. Ainsi, les bruits de nuit entraînent des troubles du sommeil. La journée, le bruit peut augmenter la pression corporelle en augmentant la circulation sanguine ce qui engendre par la suite des risques cardiovasculaires accrus. Des solutions ont déjà été envisagées notamment par l'introduction de la norme Euro ou encore de divers projets régionaux. En ce sens l'Espagne, plus particulièrement Séville, a entamé en 2013 son projet « Big Bang » qui a pour but de multiplier le nombre de vélos en libre circulation et d'adapter la circulation en ville par la création de pistes cyclables et d'infrastructures spécialisées. Ce projet a permis de réduire significativement le nombre de véhicules circulant puisque de 25 000 véhicules par jour, la ville est passée à une circulation urbaine de 10 000 véhicules par jour. De même, le covoiturage semble être une solution pour réduire le nombre de véhicules

¹⁷⁸ <https://centre.ademe.fr/sites/default/files/dp-semaine-mobilite.pdf>

¹⁷⁹ <https://www.eea.europa.eu/fr/signaux/signaux-2016/articles/le-transport-et-la-sante-publique>

circulant en ville. En ce sens, des métropoles (comme celle de Montpellier) travaillent sur des systèmes intelligents de covoiturage.

Il convient également de mettre un terme progressif à l'utilisation des énergies fossiles. Si cet objectif n'est pas inédit, les mesures qui devront être prises pour l'atteindre, elles, doivent l'être. Ainsi, l'Union devra proposer un ensemble de mesures (subventions, aides, avantages fiscaux ou économiques ou autres) afin d'inciter les usagers et les États membres à se diriger vers les énergies propres et/ou vers les énergies neutres. L'octroi d'avantages au profit de l'utilisation des énergies fossiles est encore trop marquée. Par exemple, en France, en 2019, 11 milliards d'euros ont été versés au titre de subventions accordées pour l'utilisation d'énergies fossiles. Cette somme se divise, pour la plus grande part de la manière suivante : 3,6 milliards d'euros ont été versés en guise d'exonération complète de la taxe énergétique pour l'utilisation de kérosène ou encore 1,5 milliards d'euros ont permis aux professionnels de bénéficier d'un tarif réduit pour l'utilisation du gazole dans le secteur du transport routier. Ces subventions et aides accordées par les États membres ne répondent donc plus aux nouveaux objectifs posés par le présent Pacte Vert et devront être abandonnés. En contrepartie, les sommes non versées pour l'utilisation des énergies fossiles devront être transférées au profit de la recherche, du développement et de l'utilisation des énergies plus propres.

Par ailleurs, il conviendra de réviser la Directive 2003/96/CE. Celle-ci fait l'objet de vives critiques notamment sur son obsolescence. Il faut rappeler qu'une première tentative menée en 2014 avait échoué en raison d'un manque d'implication des États membres dans le projet. La révision proposée aura pour objectif d'imposer un ajustement des mesures carbone aux frontières. L'idée sous-jacente n'est pas de pénaliser l'importation des produits ou services en provenance des États membres les moins avancés en termes de restriction de pollution. Au contraire, l'objectif réside dans le fait d'inciter ces États à opérer une transition énergétique en optant pour des modes de transports plus respectueux de l'environnement et de la santé des individus. La révision de cette directive devra donc mettre en avant l'accompagnement des États membres vers cette transition et notamment des États du sud de l'Europe qui sont fortement dépendant des modes de transports aéroportuaires et maritimes. La mise en place d'une étude d'impact circonscrite sera nécessaire pour évaluer les besoins et les attentes de chaque État membre.

Enfin, l'instauration d'une véritable tarification routière efficace semble constituer un nouvel enjeu majeur. Ainsi, ce projet devra être mené dans le respect d'un traitement équitable de tous les automobilistes. L'Union aura pour rôle d'aider les États membres à introduire de nouveaux systèmes de tarification routière principalement pour les véhicules particuliers. La directive « Eurovignette » avait pour but d'imposer une liste transparente des coûts pour les transports poids lourds. Cette directive ne s'applique cependant pas aux véhicules légers. Il conviendra de reprendre ce projet et de l'adapter à tous les usagers de la route. Le système de vignette, tel qu'il est aujourd'hui présenté, est largement critiqué notamment par les hautes instances de l'Union européenne. En effet, certains États membres ayant mis en place ce système ne justifient toujours pas des écarts de tarifs et fixent notamment le tarif sur un temps précis et non sur le nombre de kilomètres parcourus. Le projet d'Eurovignette devrait donc être repris et adapté. En ce sens, le calcul des tarifs devrait se calculer sur la distance parcourue par l'utilisateur qui est bien plus représentative qu'une vignette calculée sur un temps donné. De même, les États membres devront fournir une grille tarifaire des coûts qui permettra à l'utilisateur d'opérer un choix sur le type de vignette en fonction de ses besoins. Les écarts de tarifs devront être justifiés en fonction de circonstances particulières.

Propositions

- Favoriser les projets régionaux qui ont pour ambition de lutter contre la congestion en ville et accompagner les Etats les moins avancés dans ce domaine à opérer une transition en débloquent les fonds nécessaires. Favoriser les projets régionaux qui ont pour ambition de lutter contre la congestion en ville et accompagner les Etats les moins avancés dans ce domaine à opérer une transition en débloquent les fonds nécessaires.
 - En ce qui concerne la révision de la directive trois mesures phares devront être mises en avant : d'abord il conviendra de proposer des exonérations ou des indemnisations aux transports de marchandises et de personnes qui privilégieront l'utilisation de carburant propres. Ensuite, la nouvelle directive devra favoriser et intégrer l'utilisation du transport multimodal en proposant des grilles tarifaires d'aides ou de subventions qui seraient fonction de la part de multimodal employée pour un trajet donné. Enfin, et ce dans une problématique d'obsolescence, il conviendra de mettre à jour l'Annexe contenu dans cette directive pour que soient pris en considération les nouvelles carburants et les nouvelles technologies utilisées dans le monde du transport actuel.
 - Travailler de concert avec les organisations internationales (OACI pour l'aviation et OMI pour le transport fluvial et maritime). Une révision raisonnée des quotas accordés sera nécessaire et les échanges devront s'opérer en toute transparence. Des consensus devront être trouvés entre les parties pour permettre de réduire les émissions de GES causés par les navires et des avions.
 - Reprendre et d'adapter l'idée d'une « Eurovignette » en fonction de grilles tarifaires justifiée et calculée selon un nombre de kilomètres parcourus.
-

Objectif 4 : Proposition révisée de directive sur le transport combiné

Problème : Réviser et adapter la directive sur le transport combiné.

Justifications

Face aux critiques reçues la proposition révisée de directive sur le transport combiné a été écartée. Pourtant, l'initiative avait pour objectif de compléter les mesures prises dans le domaine des transports pour « contribuer au passage à des modes de transport plus durables », objectif auquel les auteurs de ces lignes se rallient. D'autres textes sont en outre mentionnés dans la proposition¹⁸⁰.

L'objectif était donc de proposer une « union de l'énergie résiliente », fondée sur l'utilisation de carburants de substitution et sur la volonté d'ancrer les transports dans une perspective durable. En ce sens la communication « L'Europe en mouvement » a tracé les grandes lignes d'une stratégie pour « une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous ». Cette communication permettait notamment d'établir un lien entre la problématique des transports multimodaux et la mobilité connectée et automatisée.

L'intérêt de la proposition repose dans le fait qu'elle doit optimiser l'efficacité des transports en proposant des aides, des avantages et des mécanismes permettant aux opérateurs économiques et aux États membres de favoriser le développement de la multimodalité. Ce soutien est également justifié au regard du règlement RTE-T qui propose, nous le rappelons, deux réseaux : un réseau global et un réseau central. Les installations qui devront être modifiées ou construites devront également s'inscrire au sein de ces réseaux.

Un des reproches majeurs au sujet de cette directive repose sur le fait que les transports combinés ne s'entendent que comme opérations internationales. L'objectif est alors d'étendre son champ d'application pour que la multimodalité s'opère tant à l'échelle internationale qu'à l'échelle européenne, voire régionale. Toutefois, « les transports combinés internationaux doivent être comparés aux transports internationaux uniquement routiers et être assujettis aux mêmes règles. La plupart des parties prenantes et des opérateurs conviennent qu'il s'agit là d'une condition fondamentale pour que les transports intermodaux internationaux concurrencent sur un pied d'égalité les transports internationaux uniquement routiers ».¹⁸¹

Les acteurs contestent également les formalités importantes telles qu'exposées dans la directive sur les transports combinés. En ce sens, la proposition avait pour but « d'autoriser les opérateurs de transport à utiliser des moyens électroniques pour fournir aux autorités les données probantes requises qui réduiraient la charge administrative et les coûts du contrôle du respect des règles ».¹⁸²

¹⁸⁰ Règlement (UE) n° 913/2010 qui établit des corridors de fret ferroviaire internationaux, Directive 2012/34/UE sur l'espace européen unique des transports, Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés (SIF), Règlement (UE) n° 1315/2013 (RTE-T) sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

¹⁸¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0648R\(01\)\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0648R(01)))

¹⁸² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0648>

Propositions

Si le projet de directive est pertinent, celui-ci ne prend pas en considération les deux reproches majeurs qui étaient faits à la directive de 1992¹⁸³. Deux critiques émergeaient alors lors des consultations :

- En premier lieu, les parties prenantes reprochaient l'importance du manque d'investissements dans les structures dédiées à la multimodalité. Cet aspect n'a été pris en considération que partiellement par les rédacteurs de la proposition. Il nous semble pourtant essentiel de dédier une partie du texte au réaménagement et/ou à la construction des infrastructures permettant de répondre aux objectifs posés ;
 - En second lieu, le dernier point nécessitant un éclaircissement est celui des aides qui doivent ou peuvent être accordées aux différents acteurs de la multimodalité (du transporteur à l'État membre). Les conditions d'éligibilité devront être clairement précisées et adaptées en fonction des acteurs visés. Cela dépendra notamment du taux de ressources de l'acteur en question et des fonds qui seront accordés dans le cadre de ce projet. Les aides doivent être calculées de façon efficace et répondre à des objectifs précis. Ainsi, une grille devrait être établie en cohésion avec les principaux acteurs pour fixer des critères d'aides et pour réaliser une étude d'impacts économiques et écologiques des projets envisagés.
-

¹⁸³ Directive 92/106/CEE du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres

Objectif 5 : Initiatives visant à accroître et à gérer plus efficacement la capacité des voies ferrées et fluviales

Problème 1 : Le transport multimodal a besoin d'une impulsion vigoureuse. Les efforts déployés en ce sens conduiront à un système de transport plus efficace. Il convient en priorité de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur passant actuellement par la route. Des mesures devront être mises en place en vue d'une gestion plus efficace et d'une augmentation de la capacité des voies ferroviaires et fluviales. Ces mesures seront proposées par la Commission d'ici à 2021. La Commission envisagera également le retrait de la proposition de révision de la directive sur les transports combinés et son remplacement par une nouvelle proposition afin de faire de cette directive un instrument efficace de soutien aux opérations de transport de fret multimodal par voie ferroviaire et par voies d'eau, y compris les opérations de transport maritime à courte distance. Dans le secteur aérien, les travaux menés en vue de l'adoption de la proposition de la Commission relative à un véritable ciel unique européen devront être relancés pour permettre une diminution substantielle des émissions résultant des activités aériennes.

Justifications

Les voies navigables intérieures, qui ont longtemps été et sont utilisées pour transporter des biens et des personnes, restent un mode de transport essentiel et, semble-t-il, indispensable. Une grande partie de la population mondiale vit à proximité de deltas, d'estuaires et de zones côtières, ce qui démontre l'intérêt d'utiliser ce type de transport notamment pour les mouvements de marchandises.

Aujourd'hui, la mondialisation et le transport de grandes quantités de marchandises sur de longues distances sont facilités par l'utilisation de navires de commerce. La navigation dispose d'avantages en raison de son niveau de sécurité, de sa viabilité, de son rapport coût-efficacité, ainsi que de sa consommation énergétique par tonne-kilomètre, de la rareté des accidents et des encombrements.

*« Le transport par voie navigable a fait ses preuves en tant que mode de transport fiable et écologique. Les émissions des barges en tonnes-kilomètre sont inférieures à celles des trains et des camions. Sur les bateaux de navigation intérieure, des innovations technologiques telles que les groupes motopropulseurs modernes et les moteurs « propres » et efficaces pourraient contribuer à réduire davantage les émissions de polluants. Un navire standard de 110 m de long transporte environ 3 000 tonnes de marchandises, ce qui équivaut à la capacité de plus de 200 EVP ou à plus de 100 trajets d'un camion de 40 tonnes ».*¹⁸⁴

Malgré les avantages comparatifs évoqués précédemment, le volume total des marchandises transportées sur les voies navigables de l'Union européenne ne représente que 6,2% du volume total.

¹⁸⁴ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-SC3-2019-inf_04f.pdf

Un accord a été conclu entre plusieurs ports maritimes (les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam pour accroître de 5 à 10% la part du transport par voie navigable et du transport ferroviaire afin de réduire, entre autres, le recours au transport routier). Cette initiative qui visait à conforter la place de ces ports dans le marché du fret, pourrait servir d'exemple ou du moins de dynamique pour les autres États membres de l'Union européenne.

Au cours de ces dernières décennies, une augmentation de la taille des bateaux a entraîné une diminution du nombre de bateaux. Ceci a eu pour conséquence d'augmenter le tonnage brut total de flotte naviguant sur les voies navigables intérieures européennes. Cependant certains bateaux dont la capacité de flotte a parfois dû doubler pour répondre aux demandes peuvent naviguer sur le Rhin mais sont tout de même limités dans leur navigation notamment par la taille des écluses du Rhin supérieur en France et en Allemagne, et des écluses de l'estuaire du Rhin en Belgique et aux Pays-Bas.

Malgré le caractère intéressant du transport par voie navigable, le secteur doit faire face à de nombreuses difficultés. Les changements climatiques actuels font surgir la nécessité d'une industrie plus verte, émettant moins de gaz à effet de serre, voire aucun, et traitant ses déchets de manière adéquate comme le souligne le Projet du livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, révisé.¹⁸⁵

Propositions

- Réduire les trajets routiers et favoriser un double transport plus propre (navire ou avion pour le trajet le plus long et transports routiers pour les trajets courts).
- Modernisation et « écologisation » de la flotte. Le nombre des bateaux qui circulent actuellement sur les voies navigables européennes ont été construits il y a plus de trente ans. Par exemple les bateaux à cargaison sèche circulant dans la région du Rhin ont été construits en moyenne en 1965 et les bateaux-citernes en 1979. Des aides devront donc être mises en place pour renouveler la flotte de navires destinés au transport de fret et de marchandises.
- Mise en avant des nouveaux systèmes d'alimentation électrique ou de systèmes améliorés. Le gazole à faible teneur en soufre est déjà utilisé dans le secteur du transport par voie navigable ce qui a eu pour conséquence de réduire fortement les émissions d'oxyde de soufre. Comme alternatif au gazole il est possible d'utiliser le gaz naturel (GNL), le décile GTL et l'hydrogène.
- Construire une infrastructure de transport par voie navigable résiliente. De longues périodes de baisse des eaux ont fortement touché la navigation, ce qui a eu pour conséquence que les bateaux ne pouvaient transporter que des fractions de leur chargement habituel. Parallèlement, les périodes de crues et d'inondations sont devenues plus fréquentes et ont provoqué un arrêt de la circulation sur les voies navigables jusqu'à ce que le niveau de l'eau baisse suffisamment pour qu'on puisse garantir la sécurité de la navigation. Il apparaît donc qu'une infrastructure résistante et bien entretenue est essentielle pour le secteur du transport par voie navigable. Pour

¹⁸⁵ [Cadre-reglementaire-faits-nouveaux-et-defis-dans-le-domaine-du-transport-par-voie-navigable.html](#)

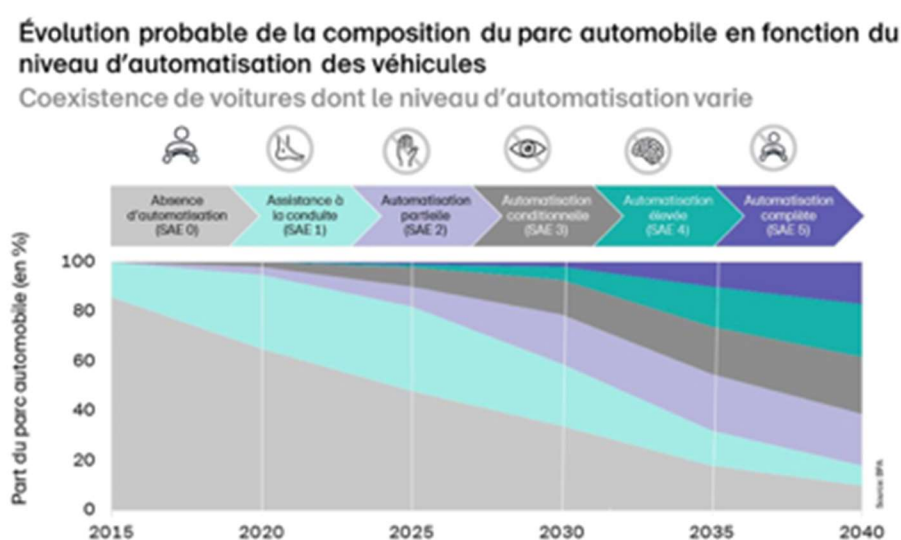
assurer une navigation verte, sûre et efficace il est alors nécessaire que les voies navigables ainsi que leurs infrastructures fonctionnent sans encombre.

- Favoriser l'utilisation des cours d'eau intérieurs et principalement des canaux fluviaux pour acheminer les marchandises vers les points de livraison les plus proches (Par exemple : En 2019, la France entame la construction du canal à grand gabarits Seine-Nord Europe) par le biais de prime versée par l'Union européenne.
 - Circuler à plein et taxer les transports à vide. Cet objectif pourra être atteint avec une utilisation raisonnée du réseau et notamment de la 5G.
-

Problème 2 : La mobilité multimodale automatisée et connectée jouera un rôle de plus en plus important, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation. Les systèmes et infrastructures de transport de l'UE seront adaptés aux nouveaux services en matière de mobilité durable susceptibles de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain. La Commission contribuera à l'élaboration de systèmes intelligents de gestion du trafic et de solutions de mobilité à la demande au moyen de ses instruments de financement, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Justifications

Aujourd'hui, le domaine des transports est indissociable de celui de la nouvelle technologie. En ce sens, l'apparition de la 5G permet la mise en place d'une bande passante plus importante en un temps de réponse diminué. Cette innovation peut avoir un véritable avantage et intérêt pour permettre d'atteindre une mobilité automatisée et connectée. En effet, grâce à une connexion très haut débit un bateau par exemple sera en mesure d'analyser plus rapidement et plus efficacement son environnement. Les tests effectués sur des voitures sont d'ores et déjà plutôt concluants notamment en expérimentant qu'il faut un mètre environ pour que le véhicule lance une procédure de freinage, cette distance ne saurait être que raccourcie par l'essor de ces technologies. L'avancée majeure de la 5G pourrait à terme aboutir à une réduction des embouteillages entraînant également une réduction de la pollution. Les experts du BPA estiment que l'assistant de vitesse intelligent pourrait réduire de plus de 20% le nombre de tués dans la circulation routière.¹⁸⁶



La navigation automatisée et autonome est une idée présente dans le secteur du transport par voie navigable, qui depuis quelques années, tente de mettre en place différents systèmes. Parmi ces différents systèmes, on trouve des systèmes d'assistance semi-autonome disponible sur le marché qui offrent un système de navigation assistée au moyen de points de

¹⁸⁶ <https://www.bfu.ch/fr/conseils/systemes-d-aide-a-la-conduite> et <https://www.bfu.ch/fr/dossiers/technologies-automobiles>

cheminement le long du parcours. Cependant, ce système n'offre pas la possibilité de réduire l'équipage puisque le bateau ne peut détecter un trafic dense ni des bancs de sable en mouvement. Pour l'heure, aucune application ne permet la mise en place d'un système totalement autonome. Ces innovations ont un grand intérêt pour le secteur en matière de sécurité et de fiabilité de la navigation mais également cela pourrait permettre, à terme, de naviguer avec un équipage réduit voire même sans équipage selon les situations et selon le degré d'autonomie des bateaux.

Propositions

- Gestion du trafic intelligent par la 5G. La 5G devrait avoir pour répercussion dans le domaine des transports une diminution de la pollution et une augmentation de la sécurité notamment routière. En effet, l'erreur humaine est l'une des principales causes d'accident de la route. Selon une étude menée par le « *Bureau de prévention des accidents (BPA)*»,¹⁸⁷ *ces erreurs seraient avant tout causées par un mauvais traitement des informations par le cerveau. En 2019, près de 3900 accidents graves de la circulation ont été enregistrés sur les routes helvétiques* »¹⁸⁸. Selon les procès-verbaux de la police, 95% ont pour cause une erreur de comportement de l'utilisateur de la route. Si les capacités de la 5G sont développées, la technologie de communication V2X (*Cellular Vehicle to Everything*) qui permet la transmission d'informations d'un véhicule à une autre entité, aura pour conséquence une diminution du nombre d'accidents sur la route mais également une optimisation de la circulation ainsi qu'une réduction des émissions pourra être déployée.
- Développement de systèmes d'assistance (cela a été précédemment développé).

FIN DE LA THEMATIQUE 6

¹⁸⁷ <https://www.bfu.ch/fr>

¹⁸⁸ <https://www.lenouvelliste.ch/articles/suisse/95-des-accidents-de-la-route-lies-a-une-erreur-humaine-notre-cerveau-est-souvent-depasse-856253>

THÉMATIQUE 7 :

**« DE LA FERME À LA
TABLE » : CONCEVOIR
UN SYSTÈME
ALIMENTAIRE JUSTE,
SAINT ET RESPECTUEUX
DE L'ENVIRONNEMENT**

Introduction

Face au constat d'une population croissante ainsi qu'à l'actuel réchauffement climatique, les enjeux se mêlent pour penser un système alimentaire plus durable et déconstruire un modèle à contresens de l'urgence climatique. Pour répondre à ces enjeux de taille, la commission présentera au printemps 2020 sa stratégie « De la ferme à la table » pour ouvrir la voie à une politique alimentaire plus durable.

Le défi du développement durable et d'une Europe verte n'est pas nouveau. La commission vante aujourd'hui la réputation sûre, nutritive et de qualité élevée de l'alimentation européenne mais le défi de demain est d'en faire non plus une réputation mais une conviction, une certitude. La transition écologique s'est certes, inscrite dans les systèmes agricoles et alimentaires mais force est de constater que l'urgence climatique est plus rapide que la transition écologique. Ce constat oblige désormais à réfléchir à une véritable mutation écologique, plus forte, plus poussée, plus contraignante que la simple transition. C'est dans cette considération que la future stratégie « De la ferme à la table » doit être mise en œuvre si elle veut concevoir un système alimentaire effectivement juste, sain et respectueux de l'environnement. Encore faut-il savoir ce qu'est un système alimentaire voulu « juste ». Celui-ci pose de nombreuses questions sur l'articulation entre la transition écologique et l'agriculture.

Objectif 1 : Concevoir un système alimentaire « juste »

Problème : définir les contours de la « justice » du système alimentaire en devenir : l'Union européenne annonce concevoir, via sa prochaine stratégie « De la ferme à la table », un système alimentaire qualifié de « juste ». L'intégration de la notion de justice dans l'alimentation européenne, aussi pertinente soit-elle, n'a de sens que si elle donne des précisions concrètes de ce qu'elle entend par un système alimentaire « juste », c'est-à-dire, pour qui il doit être juste, comment et pourquoi.

Justifications

S'il faut applaudir les initiatives de la commission pour une Europe verte, en particulier pour repenser notre alimentation, on peut regretter qu'il n'y ait davantage d'explications par l'usage de l'adjectif « *juste* » pour qualifier les ambitions du futur système alimentaire. Il semble pertinent d'intégrer la justice alimentaire comme axe majeur d'une stratégie pour le système alimentaire mais la notion de justice exige elle-même d'être explicitée pour comprendre vers quel modèle la stratégie s'inscrira. Est-ce qu'elle doit être « juste » pour tous, ou est-ce qu'elle doit être « juste » au sens du respect de l'environnement ? La commission ne précise ni ce que doit être le juste, ni pour qui, pourquoi ou comment. Elle ne donne pas non plus de critère de qualification, de référence.

Pourtant, on pourrait s'inspirer de la lumière d'Aristote lorsqu'il distingue ce qu'il avait appelé la justice distributive et la justice commutative. La première correspond à la distribution des honneurs de richesses ou des autres choses qui se partagent entre les membres d'une communauté politique, il s'agit dans ce cas d'une égalité proportionnelle où le partage se fait proportionnellement à autre chose, un autre indice, tel que le mérite, en considération des inégalités entre les personnes. La justice distributive quant à elle est facilement assimilable à la justice sociale qui tend à réduire les inégalités matérielles. La seconde règle les échanges économiques selon une égalité simple, dite arithmétique, partant du postulat selon lequel toutes les parties sont considérées comme étant égales. La personne juste est alors soit celle qui distribue de façon juste en proportion d'un indice, soit celle qui réalise une opération économique au juste prix.

La justice alimentaire doit aller plus loin encore. Elle pose la question du partage des richesses, mais encore, celle de l'accessibilité et de la répartition de celles-ci. Non seulement tous les êtres humains naissent libres et égaux en droit (accessibilité) et ce qui est juste pour le consommateur doit également être juste, et pour l'environnement, et pour le producteur (répartition).

La justice alimentaire réveille nécessairement la question de l'accessibilité à l'alimentation. Là où les inégalités augmentent au sein d'un même État et entre les pays eux-mêmes, tous les viseurs doivent être tournés vers les causes profondes d'inégalités pour rééquilibrer la sécurité alimentaire et combattre la « faim du monde ». L'urgence est de donner aux plus pauvres un accès à la santé, à l'éducation, et particulièrement à l'alimentation. La question de l'accessibilité s'entend aussi de l'accès des consommateurs à l'information alimentaire. Équiper les habitants pour comprendre et rendre visible les activités de transformation et de distribution fait partie d'une construction politique de l'alimentation qui

met en lumière les inégalités et freine la banalisation du rapport de classe dans l'accès à une alimentation durable. La transparence dans l'information alimentaire doit poursuivre son développement pour devenir un indice de la sécurité alimentaire. Celle-ci peut passer par la mise en place obligatoire d'un outil de santé publique pour la notation objective des aliments selon l'origine, les valeurs nutritionnelles et l'empreinte écologique des denrées alimentaires y compris par voie numérique. Elle peut consister en le développement et l'achèvement du système français du Nutri-score, jusqu'à présent non obligatoire, ou en la conception d'un tout nouveau système inspiré de ce dernier.

Si la justice alimentaire passe par un surenchérissement des coûts, alors seule une partie de la population aura une action vertueuse puisque tous les pays et tous les territoires n'ont pas les mêmes facultés d'accès à l'alimentation. Il est par conséquent impératif de déterminer si ce qui est « juste » au sens de la commission est d'assurer l'égalité d'accès à l'alimentation au prix d'une surproduction voire d'une compétition alimentaire ou si c'est préserver un environnement sain, auquel cas il faudra s'accorder sur l'articulation entre un système alimentaire « juste » et un système alimentaire « sain et respectueux de l'environnement ».

Propositions

- Orienter la politique alimentaire vers la lutte contre la « faim du monde » en optant pour une distribution proportionnelle des productions alimentaires
 - Concevoir un système de notation des produits alimentaires obligatoire visible à l'achat et disponible par voie numérique
-

Objectif 2 : Articuler la transition écologique et la politique agricole pour faire de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité de premier plan

Problème : La production de denrées alimentaires confronte la Commission à des problématiques environnementales de premier plan : pollution de l'air, de l'eau, des sols, une perte de la biodiversité, une consommation excessive des ressources naturelles et une qualité altérée des régimes alimentaires. Face à ces constats, la Commission annonce que la stratégie « De la ferme à la table » aura pour objectif principal une politique alimentaire plus durable. Pour y répondre, la transition écologique et la politique agricole ne doivent désormais faire qu'une. Mais pour arriver à cette unicité, il faut avant tout reconstruire les bases de la politique agricole commune et être prêt à une véritable mutation écologique.

Justification

Le dernier rapport du GIEC relatif au changement climatique et à l'usage des terres (août 2019) mentionne que les sols subissent une pression indéniable par la déforestation, l'agriculture intensive et l'épuisement des sols. Le mode de gestion des terres ne doit plus être un accélérateur de la crise climatique, elle doit en être sa solution.

Dans un article de l'UICN, « *Le rapport mondial de l'IPBES confirme le déclin alarmant de la nature* », en date du 5 avril 2020, il est mis en avant le dernier rapport de l'IPBES en date de mars 2019, lequel classe les changements d'usage des terres et des mers, au sommet de la liste des facteurs affectant la nature et ayant un fort impact à l'échelle mondiale. Les changements d'usage des terres et de la mer comme l'un des facteurs affectant la nature et ayant un fort impact à l'échelle mondiale. Il est alors permis de croire en l'option de la restauration des terres par des pratiques telles que l'agro écologie, l'agriculture de conservation et les systèmes intégrés de culture et d'élevage.

L'Union européenne a déjà intégré à son système alimentaire, la transition écologique. Mais cette dernière pratique ne suffit plus à lutter contre le réchauffement climatique qui domine désormais les problématiques écologiques et environnementales. Ce n'est plus à la politique agricole de s'adapter aux systèmes économiques (loi offre/demande) mais désormais à l'humain de s'adapter aux exigences écologiques et environnementales. Et tant que les stratégies agricoles s'aligneront sur l'actuel système, l'avenir vers un système alimentaire durable sera un chantier permanent au sein duquel la dernière pierre ne sera jamais posée.

Depuis la création de la politique agricole commune, les objectifs sont restés inchangés, tournés vers la productivité de l'agriculture alors même que la fonction allouée à l'agriculteur est également la protection des terres. La question environnementale ne doit pas être exclue de la relation entre producteur agricole et consommateur, les exigences de la protection de l'environnement doivent même être intégrées dans la définition et mise en œuvre des politiques et actions de l'Union, en particulier pour promouvoir le développement durable. Il faudra donc nécessairement abandonner le modèle productiviste de la politique agricole commune. Aujourd'hui, les subventions sont accordées aux quantités produites, cela induit un modèle d'agriculture intensive qui ne peut se concilier avec les considérations d'ordres climatiques et environnementales. Or la surproduction de denrées alimentaires concourt considérablement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs de la

stratégie « De la ferme à la table » ne pourront être atteints si n'est pas repensé le modèle purement économique sur lequel repose la politique agricole commune.

La transition alimentaire implique en outre un changement des modes de consommation ainsi qu'une évolution des régimes alimentaires et nutritionnels. Elle ne peut se faire que par une mutation des modes d'usages des terres, des modes de production, de distribution et de consommation des denrées alimentaires.

Aussi, les pratiques durables doivent devenir la règle de base et non plus une exception. Il ne s'agit pas de récompenser les producteurs qui améliorent leurs résultats en termes d'environnement et de climat mais sanctionner ceux qui vont à contresens de ces impératifs. Cela amorce la question de l'utilisation des pesticides chimiques qui doit être réglementé – au mieux sanctionné. Mais encore, penser à favoriser, inciter voire imposer la consommation locale et de saison.

La durabilité du système alimentaire passe également par la lutte contre le gaspillage alimentaire, qui s'inscrit également dans les objectifs annoncés par l'Union. Les experts du GIEC rappellent qu'à l'échelle mondiale, un tiers des denrées alimentaires produites sont gaspillées ou perdues pour diverses raisons. A ce titre, la stratégie « De la ferme à la table » devrait contribuer à la mise en place d'une économie circulaire dont les réflexions ont déjà été développées dans la thématique 4.

Propositions

- Bouleverser les pratiques alimentaires et agricoles par une mutation écologique et non plus dans le sens d'une simple transition écologique
- Intégrer des mesures drastiques pour lutter contre le gaspillage : contrôler et sanctionner le gaspillage alimentaire
- Revaloriser le vrac dans les grandes surfaces alimentaires

FIN DE LA THEMATIQUE 7

THÉMATIQUE 8 :

**PRÉSERVER ET
RÉTABLIR LES
ÉCOSYSTÈMES ET LA
BIODIVERSITÉ**

Introduction

Comme l'a déclaré Antonio Guterres, lors de la cérémonie d'ouverture de « Lisbonne - Capitale verte européenne » du 11 janvier 2020, l'humanité mène une « *guerre suicidaire* » contre la nature qui réagit et répond par « *des ouragans, des incendies et de graves sécheresses dans diverses régions du monde* »¹⁸⁹.

L'idée que soulève ici le secrétaire général de l'ONU est que nous devons impérativement changer nos comportements envers la nature si nous voulons éviter de nous détruire en détruisant nos environnements. La préservation de la biodiversité est intimement liée à la préservation de l'humanité.

C'est un des objectifs que poursuit la Commission depuis plusieurs années et qui est une des missions qu'elle s'est fixée dans son Pacte vert : « *Les écosystèmes fournissent de la nourriture, de l'eau douce et de l'air pur, ainsi qu'un abri. Ils atténuent les effets des catastrophes naturelles, des parasites et des maladies, et contribuent à réguler le climat* ».

Un écosystème est défini comme un milieu dans lequel les conditions physico-chimiques sont relativement homogènes et permettent le développement d'un ensemble d'organismes vivants¹⁹⁰. Ce sont ces milieux qu'il convient de protéger dans le cadre d'une meilleure réglementation concernant les atteintes à l'environnement, afin de ne pas participer, même passivement, à l'effondrement de la biodiversité.

Ces propositions ont pour but d'aiguiller la Commission sur les mesures qui nous paraissent les plus efficaces dans la poursuite de son objectif visant à lutter contre la menace existentielle que présentent le changement climatique et la dégradation de l'environnement, pour l'Europe et le reste du monde¹⁹¹. Les objectifs phares sont bien évidemment de restaurer et protéger la biodiversité, ainsi que de réduire la pollution, mais les mesures à prendre doivent être drastiques dans le but de réduire au mieux l'atteinte que nous portons à l'environnement. Nous vous invitons donc à prendre connaissance de cette analyse, qui met en avant les différentes propositions que nous vous apportons.

Si nous connaissons aujourd'hui de plus en plus de difficultés pour maintenir la diversité biologique, c'est parce que nous la laissons s'effondrer. Le climat connaît des changements trop brusques liés au fait de l'homme, de par notamment la destruction des écosystèmes, la pollution et la surexploitation¹⁹². Cet effondrement étant bien trop rapide au regard du cycle naturel, la conséquence la plus grave sera ici des extinctions, pouvant être de masse.

¹⁸⁹ UNRIC - Le centre régional des informations des Nations Unies pour l'Europe Occidentale, António Guterres : « La guerre de l'humanité contre la nature est suicidaire », <https://unric.org/fr/secretaire-general-antonio-guterres-la-guerre-de-lhumanite-contre-la-nature-est-suicidaire/> (page consultée le 16 mars 2020)

¹⁹⁰ <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/environnement-ecosysteme-135/>

¹⁹¹ Commission Européenne, « Un pacte vert pour l'Europe » https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr (Page consultée le 15 mars 2020)

¹⁹² « Biodiversité : sommes-nous rentrés dans la sixième extinction de masse ? » Interview de Gilles Boeuf, biologiste français, pour Futura, 17 novembre 2019 : <https://www.youtube.com/watch?v=-UKI7WOp048>

Face à ces évolutions climatiques et notamment au réchauffement, des mesures drastiques s'imposent afin d'en limiter les effets. Le rapport du GIEC¹⁹³ du 8 octobre 2018 déclarait qu'« *il faudrait modifier rapidement, radicalement et de manière inédite tous les aspects de la société*¹⁹⁴ ». Si l'Europe porte réellement un intérêt à la protection de la biodiversité, elle se doit d'agir de manière efficace dans le cadre de la réalisation de cet objectif, et des mesures radicales sont donc nécessaires.

Parmi ces mesures, il faut avant tout préserver la biodiversité et protéger les écosystèmes (objectif 1), mais également réduire la productivité intensive et favoriser l'agroécologie (objectif 2), afin de ne pas accélérer la pollution des sols qui est déjà très importante. Il est également nécessaire de réduire cette pollution, que ce soit de l'eau, de l'air, du sol, mais également la pollution lumineuse (objectif 3), et de prévoir la primauté du droit de l'environnement sur les échanges commerciaux (objectif 4), afin que sa protection ne soit plus concurrencée par certains intérêts économiques qui mettent gravement la biodiversité en péril. Il serait également opportun de créer à cette fin un organisme scientifique indépendant (objectif 5), qui pourrait réellement et à temps complet se pencher sur ces problématiques qui revêtent un aspect majeur.

¹⁹³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

¹⁹⁴ Communiqué de presse du GIEC, 8 octobre 2018, Approbation par les gouvernements du Résumé à l'intention des décideurs relatif au Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/11/pr_181008_P48_spm_fr.pdf

Objectif 1 : Préserver la biodiversité et protéger les écosystèmes

Problème : Le premier problème que pose de préserver la biodiversité et les écosystèmes n'est pas nécessairement de déterminer des objectifs concrets, mais bien de s'y tenir. L'exemple parfait du problème est l'accord de Paris¹⁹⁵ ou la COP21 qui fut un véritable triomphe de par l'unanimité historique obtenue pour l'adoption du plan. Cependant, le bilan est aujourd'hui plus que mitigé¹⁹⁶. L'une des missions de l'Union sera donc de tout mettre en œuvre afin de tenir les engagements qu'elle s'est fixé et ce malgré la conjoncture économique difficile et les réticences de certains États membres.

Justifications

L'objectif premier est de préserver la biodiversité, et permettre par ce biais de maintenir voire de rétablir certains écosystèmes gravement atteints par l'industrialisation. C'est un objectif que poursuit l'Union européenne depuis des dizaines d'années sans un réel succès pratique comme en témoigne l'absence de résultats quand il s'agit de mettre fin à l'effondrement de la biodiversité.

Les échecs des plans d'actions précédents¹⁹⁷ doivent servir de base à une nouvelle politique commune et régionale de la protection de la biodiversité. Si la biodiversité est un terme large qui prend en compte de nombreuses réalités différentes, il n'en reste pas moins que l'Union européenne a pour devoir de mener une politique commune aux États de préservation de la biodiversité et d'incitation à légiférer dans ce sens.

La protection de la biodiversité ne va pas nécessairement à l'encontre de la richesse des États et de l'Union. La préservation du patrimoine naturel doit être un enjeu majeur pris en compte dans les politiques nationales.

La préservation de la biodiversité est un enjeu d'autant plus important qu'elle permettrait une réduction du réchauffement planétaire. Le rapport du GIEC¹⁹⁸ du 8 mars 2018 insiste sur la réduction du réchauffement planétaire qui dans une logique de cercle vertueux serait issue en partie de la préservation de la biodiversité et permettrait de ce fait de mieux préserver cette biodiversité. Les objectifs que soutient le GIEC sont de limiter le réchauffement planétaire à une hausse maximum de 1,5 C°, et non de 2 C° comme initialement prévu dans l'hypothèse d'une inaction totale de notre part.

¹⁹⁵ United Nations Climate Change « Qu'est-ce que l'accord de Paris » <https://unfccc.int/fr/process-and-meetings/l-accord-de-paris/qu-est-ce-que-l-accord-de-paris> (Page consultée le 04 avril 2020)

¹⁹⁶ Toute L'europe « Climat : 4 ans après l'accord de Paris, quel bilan pour l'Union européenne ? » <https://www.touteleurope.eu/actualite/climat-4-ans-apres-l-accord-de-paris-quel-bilan-pour-l-union-europeenne.html> (Page consultée le 04 avril 2020)

¹⁹⁷ Rapport « Situation de référence de la biodiversité européenne en 2010 »

Rapport « La stratégie biodiversité de l'UE à l'horizon 2020 »

¹⁹⁸ *Ibid.*

Le rapport met en exergue un certain nombre de conséquences des changements climatiques qui pourraient être évitées si le réchauffement était limité à 1,5 C°, et non à 2 C° ou plus. Si cet objectif est loin d'être parfait il reste tout de même le plus souhaitable. En effet, une augmentation de la température de 1,5 C° aura déjà des conséquences dramatiques sur les écosystèmes et la biodiversité. Comme la précisé Hans-Otto Pörtner, coprésident du Groupe de travail II du GIEC : « *Toute augmentation supplémentaire de la température, aussi minime soit-elle, a son importance, d'autant plus qu'un réchauffement de 1,5 C° ou plus augmentera le risque associé à des changements pérennes ou irréversibles, tels que la disparition de certains écosystèmes* ».

Préserver la biodiversité et les écosystèmes est également un moyen d'assurer la pérennité des économies de l'Union européenne¹⁹⁹. Lutter contre le réchauffement climatique et la perte de biodiversité implique de changer les modèles économiques en place. Ces modèles courent de toute manière à leurs pertes s'ils continuent à détruire le patrimoine naturel. Il est essentiel de réussir à concilier économie et environnement pour répondre aux besoins humains d'une part et protéger la biodiversité d'autre part.

C'est aussi ce que prône Karmenu Vella, commissaire européen chargé de l'environnement, des affaires maritimes et de la pêche, qui dans son discours d'ouverture de la conférence « Entreprises et biodiversité » a déclaré : « *La protection de la biodiversité crée de l'emploi, stimule les investissements et donne un avantage concurrentiel à l'industrie européenne. Un changement de paradigme est nécessaire pour aboutir à une croissance véritablement écologique* ».

Il ne s'agit plus désormais de prendre conscience de cette réalité mais de prendre des actions en ce sens. La protection de la biodiversité est bénéfique à l'économie. Il faut dès lors que l'Union européenne et les Etats qui la composent prennent des actions concrètes et directes en faveur de sa préservation.

Si nous avons conscience qu'il est très complexe de mettre en place une réponse unique aux nombreuses réalités de la dégradation de la biodiversité au sein de l'Union européenne, nous proposons à la Commission de reprendre son projet de mesure de la valeur économique de la biodiversité et de parvenir à mettre en place les objectifs qu'elle s'était fixés en 2010 concernant la protection de la nature, les écosystèmes et leurs services, l'agriculture et forêts, la pêche, les espèces exotiques envahissantes et l'action mondiale²⁰⁰.

En cette période difficile qui s'annonce post Covid-19, il est d'autant plus important que la Commission européenne maintienne ses objectifs environnementaux et ce malgré la pression que va exercer la récession économique inévitable. La République Tchèque et la Pologne exigent déjà que l'Union européenne retire ses engagements du pacte vert afin de promouvoir une reprise de l'économie basée notamment sur les énergies fossiles comme le charbon ou encore le nucléaire²⁰¹.

¹⁹⁹ Naomi Klein : « *This Changes Everything Capitalism Vs. The Climate* », 2015

²⁰⁰ Nouvelle stratégie 2020 pour la biodiversité, 1er mai 2011, Commission Européenne, https://ec.europa.eu/environment/efe/news/new-2020-biodiversity-strategy-2011-05-01_fr

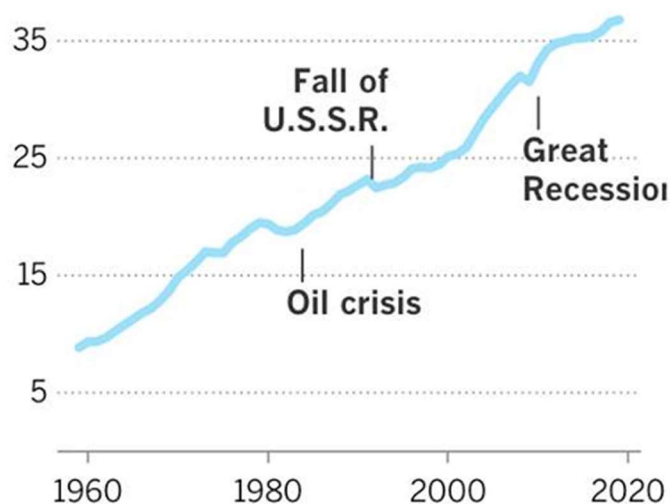
²⁰¹ EURACTIV, Czech PM urges EU to ditch Green Deal amid virus, <https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/czech-pm-urges-eu-to-ditch-green-deal-amid-virus/> (Page consultée le 22 mars 2020)

Il s'agit aujourd'hui pour l'Union européenne de poursuivre sa politique de lutte pour la protection de l'environnement. Si la crise actuelle va de manière temporaire permettre de faire baisser les émissions de gaz à effet de serres et plus largement de pollution, l'histoire nous apprend que les émissions vont de nouveau augmenter après la résolution de la pandémie.

Carbon pollution in times of crisis

Emissions briefly drop during economic downturns, only to climb again

Billions of metric tons of CO₂



Cette crise pourrait au contraire être très néfaste pour l'environnement en ce sens que les industries et les États pourraient avoir tendance à mettre de côté les mesures de protection de l'environnement au profit d'objectifs économiques. Comme le soutient le Los Angeles Times²⁰², avec la récession économique qui va suivre, les problématiques environnementales vont passer au second plan ou tout simplement disparaître.

Tout au contraire nous invitons la Commission à soutenir les initiatives politiques qui comme celle proposée en France par le député Matthieu Orphelin²⁰³ ont pour vocation de lancer un plan de relance économique basé sur la transition écologique et la préservation de la biodiversité.

²⁰² Los Angeles Times, Tony Barboza, Coronavirus shutdowns are lowering greenhouse gas emissions; history shows they'll roar back, <https://www.latimes.com/environment/story/2020-03-19/coronavirus-shutdowns-are-lowering-greenhouse-emissions-history-shows-theyll-come-roaring-back?fbclid=IwAR0DNclxkQV6YPkWHSDcKg-VeDC1MqL80E8HxjW2qIS67iVWG1FbknZY2w> (Page consultée le 22 mars 2020)

²⁰³ Ouest France, Angers. Coronavirus : le député Matthieu Orphelin réclame un grand plan de relance après la crise, <https://www.ouest-france.fr/sante/virus/coronavirus/angers-coronavirus-le-depute-matthieu-orphelin-reclame-un-grand-plan-de-relance-apres-la-crise-8c57fd2e-6ab7-11ea-9e91-b7909c76a493> (Page consultée le 22 mars 2020)

C'est dans des temps de troubles sociétaux comme celui-ci que la société pourra être durablement changée vers la préservation de l'environnement. Et ce changement est non seulement souhaitable mais nécessaire.

Propositions

- Nous proposons à la Commission de poursuivre les engagements et objectifs qui ont été fixés pour l'année 2030²⁰⁴. L'Union européenne doit pour cela mettre en place tous les moyens qu'elle a en son pouvoir pour parvenir à ces objectifs.
 - Nous enjoignons aussi la Commission à ne pas abandonner les questions environnementales au profit de politiques de relance de l'économie basées sur l'utilisation et le soutien des énergies fossiles et des industries les plus polluantes. La récession économique qui suivra la pandémie sera un réel défi pour l'Union européenne.
 - Nous proposons à la Commission de soutenir la transformation de nos sociétés vers un plus grand respect de l'environnement et cela alors même que nous traverserons une crise sanitaire et économique majeure. Il s'agira notamment d'encourager les politiques économiques et sociales basées sur la préservation de l'environnement et la transition écologique.
-

²⁰⁴ Cadre d'action en matière de climat et d'énergie d'ici à 2030
https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_fr (Page consultée le 03 avril 2020)

Objectif 2 : Réduire la productivité intensive et favoriser l'agroécologie

Problème : Une autre difficulté est aujourd'hui liée au fait que le modèle que nous avons, basé sur une productivité intensive, ne permet en rien de favoriser la protection de la biodiversité et des écosystèmes. Dans la mesure où nous continuerons à user des ressources de nos sols plus que nécessaires, nous accélérons non seulement leur destruction, mais nous fragilisons notre santé de par l'utilisation massive de pesticides dans le cadre de ce type d'agriculture. Dans l'optique d'une agriculture plus saine et plus durable, il revient dès lors à l'Union de favoriser les modèles les moins nocifs pour notre santé et pour l'environnement, notamment l'agroécologie.

Justifications

Les pays de l'Union européenne ont un modèle économique productiviste et des politiques allant dans le sens d'une agriculture intensive. Or pour la Commission, le modèle d'agriculture mis en place est un des points les plus importants mais aussi des plus complexes sur lequel elle doit se pencher afin de permettre la protection de la biodiversité.

Il est évident que dans le cadre d'une productivité qui est en permanence poussée à son maximum, la protection de la biodiversité n'est que difficilement effectuée. La Ligue pour la Protection des Oiseaux rapportait déjà en 2005 que « *en France comme en Europe, l'agriculture intensive est la première cause de déclin de la faune sauvage* »²⁰⁵. Les pratiques agricoles ne prennent que peu en compte l'environnement, et des répercussions que produit une production intensive à l'égard des ressources naturelles.

Il y a ici une difficulté majeure liée à la PAC²⁰⁶, qui met en avant neuf objectifs, dont des objectifs environnementaux, tout en souhaitant « accroître la compétitivité²⁰⁷ ». La protection de l'environnement et la préservation de la biodiversité ne pourront pas être correctement assurées dans ces conditions et sera juste négativement impactée de par le maintien de cette politique agricole commune. L'agriculture doit être durable sur le plan économique, social et environnemental, mais le critère de durabilité ne peut pas s'entendre ici comme un critère de rendement économique.

Bien que la PAC soit aujourd'hui réformée afin de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux, elle n'en a pas moins été adoptée principalement dans l'objectif d'un rendement poussé au maximum²⁰⁸. Bien que l'agriculture biologique soit favorisée dans le

²⁰⁵ Ligue pour la protection des oiseaux, « L'agriculture, première cause de déclin de la biodiversité », 2 juin 2005. <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/developpement-durable-agriculture-premiere-cause-declin-biodiversite-6354/> (Page consultée le 20 mars 2020)

²⁰⁶ Politique agricole commune

²⁰⁷ https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/future-cap_fr

²⁰⁸ Article 39 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : « 1. La politique agricole commune a pour but: a) d'accroître la productivité de l'agriculture en développant le progrès technique, en assurant le développement rationnel de la production agricole ainsi qu'un emploi optimum des facteurs de production,

cadre de cette nouvelle PAC, l'environnement demeurera quand même durement affecté du fait de cette agriculture qui ne prend pas en compte la vitalité des sols.

L'association France Nature Environnement soulevait qu'« *il convient de renégocier en profondeur la politique de la PAC, avec un engagement prioritaire sur le fait qu'elle doit être d'abord une Politique environnementale commune, basée sur les services rendus à la biodiversité, au climat et à la santé* »²⁰⁹.

Penser moins en termes de productivité et plus en termes d'écologie ne signifie pas pour autant que nous ne serons pas en mesure de nourrir les populations, bien au contraire. Il s'agit de les nourrir mieux, en réduisant au maximum l'utilisation de produits chimiques dans le cadre agricole, mais aussi de produire de manière plus durable. Le gaspillage alimentaire en France est fixé de manière annuelle à 10 millions de tonnes²¹⁰, un chiffre énorme qui démontre bien que la quantité produite est bien supérieure aux besoins de chacun.

Il n'est donc pas nécessaire de continuer à produire de manière intensive, car ce modèle de production entraînera par le futur une destruction des sols engendrée par cette agriculture massive polluée de pesticides. Si nous ne demandons pas une interdiction radicale de ces pesticides en question, nous pensons qu'il serait préférable d'encourager au maximum les agriculteurs qui ne recourent pas à de tels produits chimiques dans le cadre de leur production, un encouragement qui peut se faire par le biais de versement d'aides, dans le cadre de la PAC.

L'objectif à long terme serait de parvenir à une agriculture agroécologique dans toute l'Union européenne, afin de promouvoir une agriculture durable et saine, dont le rendement serait toujours important, bien que moins poussé à son extrême, mais assez pour subvenir aux besoins de la population. Il conviendrait de suivre l'exemple de l'interdiction du Glyphosate et d'interdire également les autres pesticides, tout en allouant des aides aux agriculteurs qui ne les utilisent déjà plus. Bien que cela puisse être difficile notamment au niveau de l'harmonisation en Europe, la suppression totale des pesticides à long terme est un enjeu majeur, que ce soit pour la vitalité de nos sols mais aussi pour la santé de chacun d'entre nous.

notamment de la main-d'œuvre, b) d'assurer ainsi un niveau de vie équitable à la population agricole, notamment par le relèvement du revenu individuel de ceux qui travaillent dans l'agriculture, c) de stabiliser les marchés, d) de garantir la sécurité des approvisionnements, e) d'assurer des prix raisonnables dans les livraisons aux consommateurs ».

²⁰⁹ France Nature Environnement « Biodiversité : 19 propositions à adopter d'urgence », 22 septembre 2017 <https://www.fne.asso.fr/actualites/biodiversite/C3%A9-19-propositions-C3%A0-adopter-durgence> (Page consultée le 22 mars 2020)

²¹⁰ France Nature Environnement « Gaspillage alimentaire : définition, enjeux et chiffres » <https://www.fne.asso.fr/dossiers/gaspillage-alimentaire-d%C3%A9finition-enjeux-et-chiffres> (Page consultée le 23 mars 2020)

Propositions

- Nous proposons d'envisager la PAC d'un point de vue moins axé sur le rendement, qui ne pourra en toute hypothèse jamais favoriser la biodiversité si ce rendement est placé en objectif premier. Nous souhaitons un changement en profondeur de ce système productiviste de l'agriculture vers un système prônant l'agriculture écologique permettant un respect de l'environnement et de la biodiversité dans lequel elle s'inscrit.
 - Pour ce faire il s'agit d'une réforme complète tant sur un plan microéconomique, avec une incitation au changement de consommation des citoyens européens, que sur un plan macroéconomique avec une aide politique et financière des États en faveur de cette agriculture écologique et des restrictions légales tant en matière de pesticide que de mauvaises pratiques.
 - Il est proposé à la Commission de prendre des mesures directes et concrètes visant à ne plus tolérer l'utilisation de pesticides très nuisibles à la biodiversité, mesure qui doit être prise au niveau de l'Union européenne. De toute évidence cette mesure pèsera sur le système agricole tel qu'il est aujourd'hui mis en place. C'est pour cela que la Commission devra agir pour favoriser et développer l'agroécologie dans un objectif de refonte durable du système de production agricole.
-

Objectif 3 : Réduire la pollution « eau, air, sol et lumineuse »

Problème : Si la protection de l'environnement est un enjeu majeur, il est alors essentiel de réduire la pollution, qui ne fait qu'accélérer les facteurs du dérèglement climatique et de l'effondrement de la biodiversité. Il convient ici de soutenir les différentes initiatives qui visent à atteindre cet objectif, afin justement de favoriser et d'inciter les différents Etats à réduire leur pollution et d'agir plus concrètement dans le cadre de la protection de l'environnement.

Justifications

Dans le cadre de la préservation des écosystèmes et de la biodiversité, le rapport du GIEC de 2018 soulevait qu'il était nécessaire de limiter le réchauffement planétaire à 1,5° afin de réduire les risques que cela présentait quant aux impacts sur les écosystèmes et la biodiversité²¹¹. Le rapport présente également les différents impacts du réchauffement, si celui-ci était limité à 1,5°, puis s'il était limité à 2°, afin de mettre en avant la gravité d'un tel phénomène au niveau planétaire.

	Réchauffement limité à 1,5°	Réchauffement limité à 2°
Niveau de la mer à l'échelle de la planète	/	> 10 cm que celui enregistré si le réchauffement était limité à 1,5°
Probabilité que l'océan arctique soit libre de glace	1 fois par siècle	1 fois tous les 10 ans
Disparition des récifs coralliens	70 à 90%	> 99%

S'il est nécessaire de limiter ce réchauffement à 1,5° au regard de ces constatations, il faut donc réduire au mieux la pollution atmosphérique, qui joue un rôle majeur dans le cadre de ce dérèglement climatique. L'émission de gaz à effet de serre, principalement liée au rejet de dioxyde de carbone dans l'air, n'a en effet eu de cesse d'augmenter, et cette hausse de la pollution est directement liée à l'augmentation du réchauffement planétaire²¹².

²¹¹ https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/11/pr_181008_P48_spm_fr.pdf

²¹² Myhre, G., Aas, W., Cherian, R., Collins, W., Faluvegi, G., Flanner, M., Forster, P., Hodnebrog, Ø., Klimont, Z., Lund, M. T., Mülmenstädt, J., Lund Myhre, C., Olivié, D., Prather, M., Quaas, J., Samset, B. H., Schnell, J. L., Schulz, M., Shindell, D., Skeie, R. B., Takemura, T., and Tsyro, S.: Multi-model simulations of aerosol and ozone radiative forcing due to anthropogenic emission changes during the period 1990–2015, *Atmos. Chem. Phys.*, 17, 2709–2720, <https://doi.org/10.5194/acp-17-2709-2017>, 2017.

Cette augmentation de la pollution a également un impact sur la végétation. L'association Réseau Action Climat rapporte qu'un polluant comme l'ozone entraîne une diminution de 40 à 60% de l'activité photosynthétique des plantes, ce qui entraîne une baisse des rendements agricoles²¹³. Didier Hauglustaine disait à cet égard que « *c'est un stress supplémentaire pour la végétation que l'on compense par une utilisation accrue d'engrais azotés, favorisant ainsi l'émission d'ammoniac ou de monoxyde d'azote par les sols*²¹⁴ ». La pollution des sols et la réduction de leurs rendements est donc compensée par une utilisation massive de pesticides qui ne font que favoriser ladite pollution. Il y a donc une nécessité de stopper ce cycle sans fin qui ne pourra mener à long terme qu'à une destruction des sols agricoles par l'utilisation de pesticides dans le but d'obtenir une productivité toujours plus importante alors que les sols ne sont pas en mesure de l'apporter.

Si la réduction de la pollution de l'eau, de l'air et du sol, revêt un intérêt majeur dans le cadre de la protection de la biodiversité, la réduction de la pollution lumineuse est également fondamentale et devrait à ce titre être placée parmi les objectifs présentés par la Commission. Cette pollution lumineuse, définie comme « un excès nocturne de production lumineuse en milieu ouvert, d'origine humaine, conduisant à dégrader la perception de l'environnement²¹⁵ », impacte aussi de manière conséquente les espèces animales.

Il a été constaté que ce type de pollution impactait les espèces « lucifuges », espèces qui évitent la lumière, qui se voient contraintes de quitter leur habitat, se retrouvant trop éclairé du fait de cette utilisation massive de la lumière artificielle²¹⁶. Parmi ces effets négatifs il a aussi été relevé la fragmentation de l'habitat, la perturbation des relations proies-prédateurs, la modification des voies de déplacement, la modification des rythmes biologiques, la modification de la communication et une augmentation de la mortalité²¹⁷.

Dans le cadre des mesures de confinement prises à la suite de la propagation du Covid-19, certaines villes de France ont souhaité établir un couvre-feu afin d'interdire les sorties nocturnes. Alors même que personne n'est censé se rendre à l'extérieur, force est de constater qu'énormément d'enseignes, fermées, laissent leur intérieur éclairé, voire les panneaux extérieurs. Toute cette luminosité, en plus de représenter un gaspillage d'énergie majeur, nuit aux espèces lucifuges, et il serait donc opportun de sanctionner les enseignes qui procèdent à cet éclairage inutile qui ne fait que nuire à certains écosystèmes. Dès lors qu'elles ne sont pas occupées, il n'y a aucune utilité à maintenir un éclairage.

La pollution lumineuse est donc tout à fait néfaste pour certaines espèces et impacte leurs écosystèmes. Il est alors majeur d'agir pour la réduire au plus possible, au même titre que la pollution de l'air, de l'eau et du sol, qui contribue grandement au réchauffement climatique.

²¹³ Réseau Action Climat « Ozone et particules : agir pour le climat et la santé », 23 décembre 2017. <https://reseauactionclimat.org/ozone-particules-agir-climat-et-sante/> (Page consultée le 20 mars 2020).

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-pollution-lumineuse-9881/>

²¹⁶ Jean-Philippe Siblet et Anne Marie Ducroux, « Pollution lumineuse et biodiversité : un enjeu pour l'ensemble du territoire », janvier 2017. <http://www.espaces-naturels.info/pollution-lumineuse-et-biodiversite-enjeu-pour-ensemble-territoire> (Page consultée le 20 mars 2020).

²¹⁷ *Ibid.*

Propositions

- Au titre de la réduction de la pollution de l'air, de l'eau et du sol, nous proposons tout d'abord d'inciter les différents pays de l'Union européenne à renforcer au maximum l'accessibilité des transports en commun, afin de réduire les déplacements personnels. Cela peut passer par la gratuité des transports, comme le Luxembourg, afin de désengorger les voies de circulation²¹⁸, mais aussi par la réduction des tarifs ou par la mise en place de nouvelles infrastructures dans le cadre de ce même objectif. Cet encouragement peut aussi se faire par un accompagnement financier, et il serait opportun d'apporter des aides aux pays ou collectivités qui tentent au mieux d'opter pour des mobilités durables.
 - La promotion de l'agroécologie, telle que développée dans l'objectif 2, permettrait également de réduire la pollution de l'air en diversifiant les cultures afin d'étaler l'activité agricole en sortie d'hiver et limiter le recours aux engrais grâce à l'introduction, dans la rotation, de légumineuses qui permettent d'enrichir le sol en azote, améliorer la teneur en matière organique du sol afin de limiter les émissions de particules au moment du travail du sol, tel que l'expliquait l'association France Nature Environnement²¹⁹.
 - Au titre de la réduction de la pollution lumineuse, nous proposons d'interdire l'éclairage des enseignes de nuit dès lors que plus personne n'occupe les lieux, sous peine de sanction financière.
-

²¹⁸ Courrier International, « Le Luxembourg, pays du transport gratuit », 29 février 2020 <https://www.courrierinternational.com/article/mobilite-le-luxembourg-pays-du-transport-gratuit> (Page consultée le 25 mars 2020)

²¹⁹ France Nature Environnement, « Pollution de l'air : les mesures à prendre » <https://www.fne.asso.fr/dossiers/pollution-air%C2%A0sant%C3%A9-france-solutions-voiture-transports-agriculture-industrie-chauffage> (Page consultée le 23 mars 2020).

Objectif 4 : Prévoir la primauté du droit de l'environnement sur les échanges commerciaux

Problème : Si la préservation de l'environnement est au mieux pour certains États un objectif, elle n'est jamais une priorité. La priorité pour les États est leur politique économique. Or la politique économique d'un État va souvent à l'encontre de la préservation de l'environnement. Toutefois, si l'Union européenne veut préserver cet environnement, il faut qu'elle puisse faire primer ces objectifs sur les objectifs économiques.

Justifications

Le droit de l'environnement ne doit pas être mis en opposition totale avec les échanges commerciaux et les entreprises de l'Union européenne. Comme il a déjà été rappelé, la préservation de la biodiversité n'est pas antinomique de la pérennité économique. Toutefois, en la matière les législations étatiques ont pu être très diverses. C'est de l'étude de cette diversité qu'est ressortie la nécessité d'avoir une législation contraignante sur la question. Béatrice BOYER-ALLIROL et Elena M. BARBU ont constaté²²⁰ qu'il existe trois catégories de législation étatique en matière de réglementation :

« (1) les pays de droit dur, qui ont réglementé ou légiféré le reporting environnemental,
(2) les pays de droit souple, qui proposent des lignes directrices ou des codes de bonne conduite émanant de l'État,
(3) les pays de droit flou n'ayant ni législation ni recommandation de la part de l'État, mais ayant des initiatives professionnelles sporadiques ».

Elles en concluent à ce propos que : « Les résultats montrent les effets bénéfiques d'une réglementation obligatoire. En effet, les divulgations environnementales des entreprises françaises réglementées par un droit dur sont supérieures à celles des entreprises allemandes soumises à un droit souple ou à celles des entreprises italiennes assujetties à un droit flou. Il est donc opportun de durcir le droit de l'environnement en Europe ».

En ce sens, la Commission doit pouvoir permettre une harmonisation des législations nationales sur le plan d'une législation dure au travers de directives. L'action de la préservation de la biodiversité par l'action entrepreneuriale en sera beaucoup plus efficace et concrète.

La législation française sur la question découle de la loi Nouvelles régulations économiques (NRE) du 15 mai 2001, de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 et de son décret d'application publié le 24 avril 2012, et de la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015 (article 173). L'ensemble de cette législation a pour objet la mise en place d'un reporting social et environnemental des sociétés.

²²⁰ Béatrice BOYER-ALLIROL et Elena M. BARBU, « Revue internationale de droit économique » : Est-il pertinent de durcir le droit européen de l'environnement ? - 2017

La directive européenne 2014/95/UE du 22 octobre 2014²²¹ a de cette manière permis de mettre en place le reporting au niveau européen et d'instaurer un droit contraignant dans tous les États de l'Union. Ce reporting environnemental est très pertinent tel qu'il est aujourd'hui, cependant la Commission devrait y ajouter une sanction pour les entreprises qui ne respectent pas les normes environnementales en vigueur, telle que la norme ISO 26000 de 2010²²², et participeraient à la dégradation de la biodiversité. Comme il a été démontré²²³, le droit contraignant est bien plus efficace qu'un droit « flou ». La Commission européenne doit donc continuer en ce sens pour parvenir à une meilleure efficacité dans la protection de la biodiversité.

Prévoir la primauté du droit de l'environnement sur les échanges commerciaux, et ce notamment dans les traités, permettrait de donner plus de sens à ces sanctions prises au titre de la protection de la biodiversité. Bien qu'il existe des principes, comme celui du pollueur-payeur²²⁴, visant à faire peser la charge de la dégradation de l'environnement sur l'entreprise qui en est à l'origine, le rapport du GIEC de 2018 démontre bien qu'ils sont insuffisants, notamment pour limiter le réchauffement planétaire.

La primauté de la protection de l'environnement sur les échanges commerciaux signifie faire primer la protection de notre environnement sur les échanges interétatiques et intra étatiques. Il s'agit de faire des choix politiques qui seront favorables à la préservation de notre environnement, au détriment de certains échanges économiques si cela est nécessaire. La problématique écologique est aujourd'hui majeure, il revient donc à l'Union de la traiter en priorité et d'orienter sa politique de sorte qu'elle soit prise en compte dans le cadre de l'adoption de toutes nouvelles réglementations pouvant avoir un impact sur l'environnement. Pour cela, il serait intéressant que le comité scientifique indépendant (Objectif 6) émette une évaluation de chaque nouvelle réglementation de l'Union européenne sur l'impact que les mesures prises auront sur l'environnement et la biodiversité.

Ce sujet est probablement le cœur du problème. Nous sommes conscients de la difficulté de mise en place d'un changement aussi radical de notre organisation économique et sociétale. Ces changements ne pourront se faire sans l'appui légal et économique de la Commission, mais ils sont toutefois absolument nécessaires.

²²¹ Directive du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 modifiant la directive 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations non financières et d'informations relatives à la diversité par certaines grandes entreprises et certains groupes.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0095&from=FR>

²²² Lignes directrices relatives à la responsabilité sociétale. <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:fr>

²²³ *Ibid.*

²²⁴ Article L.110-1 du Code de l'environnement : « II. 3° Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultants des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ».

Propositions

- Il est tout à fait nécessaire de mettre en place une réglementation unifiée et contraignante pour qu'elle ait un réel impact sur la préservation de la biodiversité. Si la directive du 22 octobre 2014 est un premier pas permettant de prendre en compte la réalité environnementale des sociétés européennes son application doit être rendue plus pertinente par une sanction financière en cas de non-application et de dégradation de la biodiversité.

Nous proposons pour cela d'élargir l'assiette de prise en compte de ce reporting. Pour le moment seules les entreprises de plus de 500 salariés ont cette obligation.

- La Commission pourrait pour se faire établir non pas un critère sur le nombre de salariés mais aussi sur l'activité menée par l'entreprise pour les sociétés de moins de 500 salariés et ainsi cibler des activités polluantes ou dégradante de la biodiversité.
- En outre, nous proposons que la réglementation « Eco Management and Audit Scheme » EMAS issue des différents règlements de l'Union²²⁵ deviennent d'application contraignante pour les entreprises susvisées et non plus une simple participation volontaire. Nous proposons toutefois de maintenir la participation volontaire à l'EMAS pour les autres entreprises de petite et moyenne taille tout en favorisant leur participation au travers d'une information et d'un accès aux fonds de soutien existants en la matière.

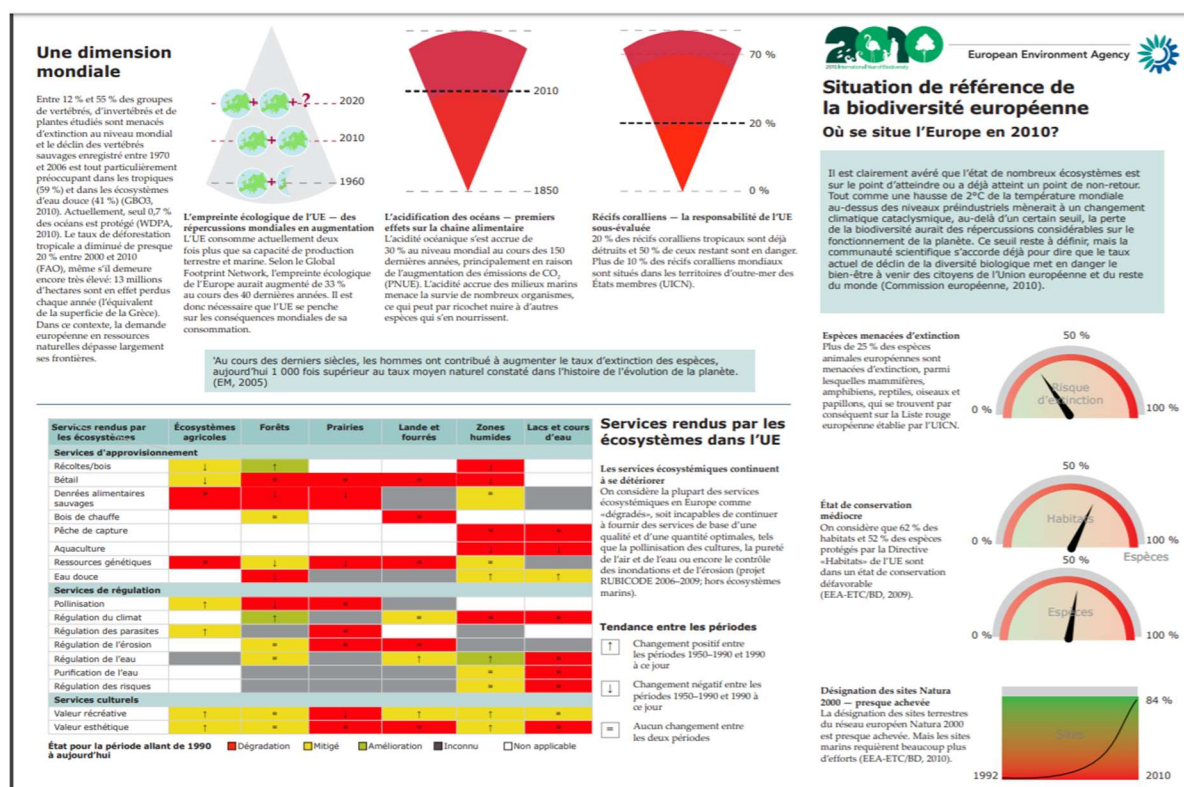
²²⁵ RÈGLEMENT (CE) No 1221/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS), abrogeant le règlement (CE) no 761/2001 et les décisions de la Commission 2001/681/CE et 2006/193/CE

Objectif 5 : Créer un organisme scientifique indépendant

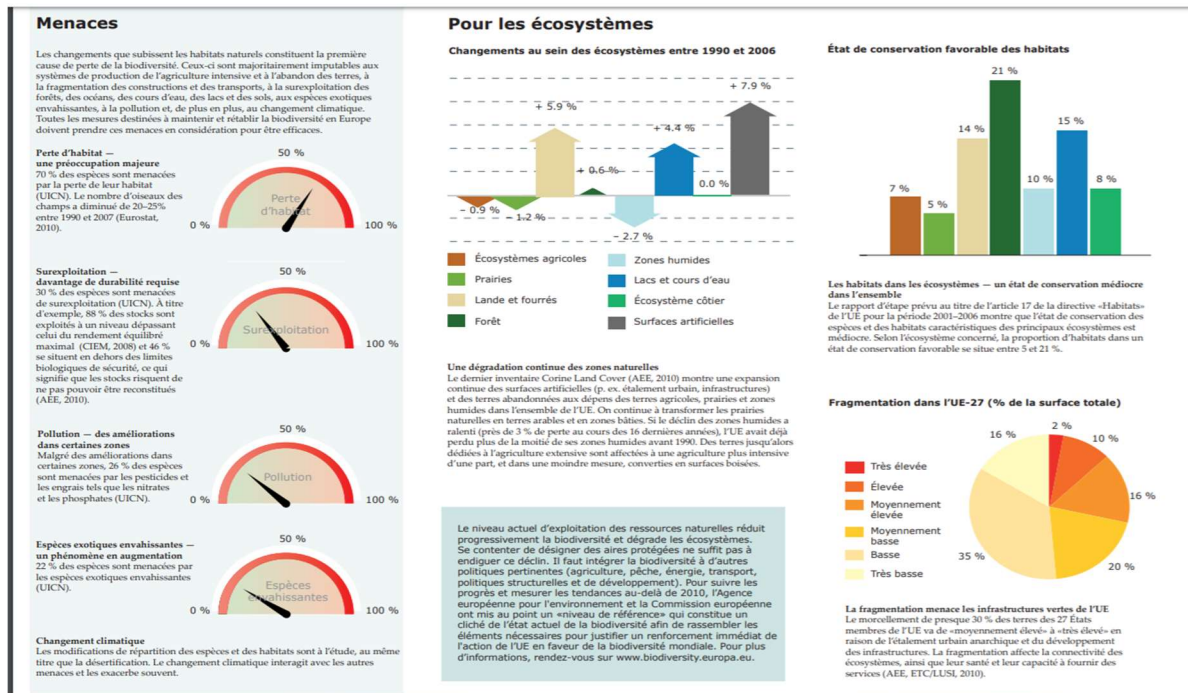
Problème : La question de la protection de l'environnement est une question complexe et technique qui requiert des compétences particulières pour bien la comprendre. L'environnement et sa protection imbriquent de nombreuses données qu'il faut pouvoir comprendre afin d'en tirer des solutions.

Justifications

Afin de protéger efficacement la biodiversité il faut pouvoir mieux comprendre quels sont les enjeux et les objectifs les plus essentiels à cette cause. La compréhension du sujet est tout aussi importante que l'action qui sera menée par la suite. L'Union européenne l'a bien compris et retire comme enseignement de son échec de politique de la protection de la biodiversité de 2010, qu'à tout le moins un rapport de la situation a pu être défini²²⁶.



²²⁶ « Situation de référence de la biodiversité européenne » <https://www.eea.europa.eu/publications/eu-2010-biodiversity-baseline/situation-de-reference-de-la>



La création d'un organisme scientifique indépendant permettrait de mettre en avant les questions les plus importantes en matière écologique en se focalisant uniquement sur cet aspect et permettant d'avoir un interlocuteur unique sur la question.

Si nous avons conscience que la création d'un tel organisme et notamment avec un pouvoir de sanction ne fera pas l'unanimité au sein des pays de l'Union européenne du fait des différences économiques de certains Etats, elle est désormais essentielle afin de protéger au mieux notre biodiversité qui n'a de cesse de se dégrader.

Cette proposition s'inspire du mécanisme prévu par la législation française et de la directive européenne 2014/95/UE du 22 octobre 2014²²⁷ en termes de reporting sociétal. Cet organisme aurait alors pour mission de mettre en place le système de sanction des entreprises contrevenant à la réglementation et à la dégradation de la biodiversité ainsi que d'effectuer des recherches permanentes sur l'état de la biodiversité au sein de l'Union.

Propositions

- Nous proposons la création d'un organisme scientifique indépendant qui serait composé de scientifiques de différentes branches tel que ceux spécialisés dans la faune, dans la flore ou encore dans l'étude des océans. Ce comité aurait pour objectif d'étudier l'état de la biodiversité au sein de l'Union européenne et d'établir un rapport annuel présentant ses conclusions ainsi que ses suggestions de mesures à prendre pour préserver cette biodiversité.

²²⁷ Ibid.

- Cet organisme spécial aurait pour autre mission déléguée par l'Union européenne de prendre des sanctions financières à l'égard des entreprises présentes au sein de l'Union qui ne respectent pas les normes en vigueur pour la préservation de la biodiversité. Ces sanctions doivent être significativement supérieures aux bénéfices que pourrait retirer une entreprise à ne pas respecter la réglementation pour qu'elle soit réellement efficace.
- Afin de pallier le problème des différences de productions entre les Etats membres et donc des sanctions pesant dans l'économie de ces pays, nous proposons que le système de sanction prenne en compte non seulement les entreprises ne respectant pas les mesures environnementales mais aussi les autres entreprises qui feraient appel à elles dans le cadre d'une sous-traitance directe ou d'une filiation. Le poids de la sanction financière doit être partagé avec les entreprises qui profitent de ce type de production.
- Ces sanctions n'auraient pas uniquement pour but de réprimer un comportement dangereux mais d'inciter les entreprises à adopter un comportement vertueux dans le temps. A terme, ce mécanisme aurait pour fonction de renforcer les dispositions prises par le règlement européen du 25 novembre 2009²²⁸ et de l'EMAS qui restait un instrument basé sur la participation volontaire des entreprises. Une participation volontaire n'est désormais plus suffisante pour protéger la biodiversité. Il faut dès lors une contrainte.

FIN DE LA THEMATIQUE 8

²²⁸ *Ibid.*

THÉMATIQUE 9 :

LES INCITATIONS COMPORTEMENTALES

Introduction

Dans ses mémoires, Jean Monnet nous rappelait que « *Rien n'est possible sans les Hommes, rien n'est durable sans les institutions* ». Il soulignait ainsi combien il est illusoire de penser obtenir du changement sans obtenir le soutien des personnes qui le mettront en œuvre. Il en va ainsi de la transition écologique, sujet qui touche chaque citoyen européen et qui ne pourrait avancer sans l'acceptation de compromis au quotidien. Ces choix qui sont attendus de chacun d'entre nous, que nous devons mettre en œuvre pour faire notre part de la transition, impliquent de modifier notre façon de vivre, nos usages, notre consommation.

Or il est extrêmement ardu d'obtenir d'une personne qu'elle modifie son comportement. L'expérience le prouve, la connaissance d'un fait objectif ne mène pas nécessairement à la décision qui devrait rationnellement en découler. Il en va ainsi de la crise climatique, comme de comportements alimentaires ou addictifs. La compréhension intellectuelle est donc distincte de la prise de conscience, elle ne se suffit pas à elle-même pour mener à un changement de comportement. Même en présence d'une volonté affirmée, il est manifeste que les individus n'arrivent pas toujours à se conformer à leurs objectifs. C'est pour cela qu'il est nécessaire de proposer des outils complémentaires aux campagnes d'éducation et d'information, qui permettront d'aider les citoyens à mettre en œuvre la transition écologique au jour le jour.

Quotidiennement, les individus prennent des décisions qui dévient de la rationalité parfaite postulée par la théorie économique orthodoxe. L'école de l'économie comportementale s'intéresse à ces biais, ces raccourcis intellectuels qui permettent d'expliquer les mécanismes qui sous-tendent réellement la prise de décision²²⁹. Or ces biais sont identifiables, ils sont mesurables, ils sont prédictibles. Dès lors, la connaissance de ces biais permet de concevoir des politiques publiques qui ne s'adressent non pas à la manière dont les citoyens devraient réfléchir mais bien à la manière dont ils prennent réellement leurs décisions. Le nudge est un outil peu coûteux et non contraignant qui repose sur ces principes. Il s'agira d'en recommander un usage important en matière d'écologie (Objectif 1).

Mais si rien n'est possible sans les hommes, Jean Monnet nous rappelle également que rien n'est durable sans les institutions. C'est la raison pour laquelle nous explorerons dans un second temps la possibilité d'ancrer la science du nudge au sein des institutions européennes afin de les doter de cet outil de manière durable et d'organiser son utilisation raisonnée (Objectif 2).

²²⁹ « *Quand l'économie s'intéresse à nos comportements* », Le journal CNRS, Carina Louart, 2017.

Objectif 1 : Inciter les citoyens à adopter un comportement plus écologique

Problème : Dans sa communication sur le Pacte vert, la Commission européenne rappelle que « *les citoyens sont et doivent rester un moteur de la transition* »²³⁰. Il s'agit ici de discuter de la pertinence d'un outil qui permet de donner à l'Union des moyens pour agir sur les citoyens. Cet outil devra pouvoir être mis en œuvre à tous les niveaux de la politique publique, de l'échelon le plus élevé à l'échelon le plus local, et s'inscrira donc dans la volonté de la Commission d'accompagner notamment les villes « *pour le partage des bonnes pratiques concernant les moyens de mettre en œuvre le changement au niveau local* »²³¹. Si les principes fondateurs du nudge permettent de comprendre en quoi cet outil est particulièrement adapté à la problématique des comportements individuels (I), il conviendra ensuite d'explorer les bonnes pratiques du nudge afin de comprendre comment cette théorie trouve son application dans des cas réels (II).

Justifications

1) Les principes du nudge

La théorie du nudge vise à une compréhension fine du mécanisme de prise de décision. Elle repose sur un fondement unique : la prise de décision n'est pas purement rationnelle, comme le supposaient les théories économiques classiques. Daniel Kahneman, dans son ouvrage « *Thinking fast and slow* », explicite les deux types de circuits psychologiques par lesquels la prise de décision s'effectue²³².

L'un, conscient, réfléchi, lent, représente le processus habituellement associé à la réflexion. Ce système fonctionne de manière parcimonieuse afin de n'investir ses ressources cognitives que lorsque cela est perçu comme nécessaire. Il est celui auxquelles s'adressent traditionnellement les politiques publiques.

Au contraire, l'autre est inconscient et rapide, il permet de traiter en un temps imperceptible des décisions multiples en parallèles. C'est ainsi que l'on observe une différence importante entre les intentions des individus et leur comportement dans la réalité. Or ce système de prise de décision est celui auquel un individu recourt le plus souvent dans la journée, et c'est donc plutôt à lui qu'il convient de s'adresser.

En effet, si la majorité des décisions repose sur ce système partiellement irrationnel, cela ne doit pas décourager la possibilité de l'influencer. S'il s'agit d'une déviation par rapport à l'analyse froide et mathématique attendue d'une décision responsable, cette déviation reste prévisible. Car cette faible sollicitation des ressources attentionnelles repose sur l'utilisation de raccourcis intellectuels, de biais cognitifs, que l'économie comportementale étudie. En comprenant comment la prise de décision s'effectue réellement, il devient possible d'influer sur elle. Et cela peut se faire de manière douce.

Le nudge, tel que théorisé par Richard Thaler et Cass Sunstein, est une modification de l'environnement dans lequel l'individu se trouve, qui vise à exploiter ses raccourcis

²³⁰ « Le Pacte vert pour l'Europe », Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions, 11.12.2019.

²³¹ Ibid

²³² Kahneman, Daniel, *Thinking, Fast And Slow* ; New York : Farrar, Straus And Giroux, 2011.

mentaux pour lui donner un coup de pouce, l'encourager à prendre la bonne décision, sans pour autant l'y contraindre en aucun cas²³³. Il s'adresse donc au système rapide. En cela, il s'agit d'une version douce de l'incitation, qui n'interdit rien et surtout ne contraint pas la personne. Le nudge agit sans restreindre les options, sans dire aux personnes quoi faire, mais plutôt en les aidant à rendre leur comportement plus vertueux. Cette architecture du choix qui modifie de façon prévisible la prise de décision des individus doit également pouvoir être mise en œuvre facilement et pour un faible coût. Ainsi, une taxe pigouvienne pour encourager à diminuer sa consommation d'énergie n'est pas un nudge tandis qu'un courrier d'information sur le fait que l'on consomme plus que ses voisins en est un. Placer des fruits à la hauteur des yeux dans les cantines est un nudge, interdire la junk food ne l'est pas. La simplification de l'information, sa présentation, l'organisation du feedback, le choix par défaut, les modifications de l'environnement physique, l'utilisation de récompenses positives, l'utilisation de normes sociales et de comparaisons, l'aide à l'atteinte de ses objectifs, tant de mesures simples exploitent les nudges et produisent des effets sur le comportement individuel quantitativement mesurables et importants.

Le nudge semble particulièrement adapté aux problématiques écologiques dans la mesure où celles-ci combinent nécessairement des modifications structurelles et des modifications individuelles du comportement. C'est dans ce second champ que les apports de l'économie comportementale peuvent déployer toute leur utilité. Ainsi, dans son rapport de 2017²³⁴, l'OCDE recommande fortement l'utilisation de nudges verts, fait état de leurs réussites passées, et encourage les gouvernements à organiser leur intégration dans leurs politiques publiques.

Les différentes mesures visant à transformer les comportements individuels en matière d'écologie peuvent gagner en efficacité en se nourrissant des apports récents en matière d'économie comportementale par le biais de nudges verts.

2) Les bonnes pratiques en matière de nudge

Depuis plus d'une dizaine d'années, les résultats de nudges appliqués aux politiques publiques sont consolidés par des organismes comme le Behavioural Insights Team du Royaume-Uni, pionnière de l'implantation dans son administration d'une « nudge team ». Ces analyses et retours d'expérience ont donné lieu à des rapports et des guides d'utilisation pour concevoir facilement des nudges comme le rapport MINDSPACE, qui détaille neuf techniques testées et validées pour obtenir des modifications de comportement.

²³³ « A nudge, as we will use the term, is any aspect of the choice architecture that alters people's behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. To count as a mere nudge, the intervention must be easy and cheap to avoid. Nudges are not mandates. Putting fruit at eye level counts as a nudge. Banning junk food does not. » Thaler, Richard H., Sunstein, Cass R. (2008) *Nudge: improving decisions about health, wealth, and happiness*, Yale University Press.

²³⁴ Tackling Environmental Problems with the Help of Behavioural Insights, Policy Highlights 2017, OECD

Messenger	we are heavily influenced by who communicates information
Incentives	our responses to incentives are shaped by predictable mental shortcuts such as strongly avoiding losses
Norms	we are strongly influenced by what others do
Defaults	we 'go with the flow' of pre-set options
Salience	our attention is drawn to what is novel and seems relevant to us
Priming	our acts are often influenced by sub-conscious cues
Affect	our emotional associations can powerfully shape our actions
Commitments	we seek to be consistent with our public promises, and reciprocate acts
Ego	we act in ways that make us feel better about ourselves

Figure 1 : Framework rappelant 9 manières d'influencer le comportement
Rapport MINDSPACE, Behavioral Insights Team, The Institute for Government, 2010.

Les modèles sont multiples et mettent des informations adéquates à disposition des décideurs publics qui souhaiteraient s'essayer à la conception de nudges. Il en va ainsi du modèle EAST (easy, attractive, simple, timely) de 2015, dont les exemples ont été mis en œuvre en Grande-Bretagne et qui rappelle qu'un nudge efficace est :

- **Simple** : le nudge peut utiliser les choix par défaut, diminuer l'effort nécessaire pour agir ou simplifier la communication pour plus d'efficacité.
ex. En mettant en place une participation par défaut des salariés aux plans d'épargne dans les grandes entreprises, le taux de participation est monté de 61 à 83%.
- **Attractif** : le nudge peut attirer l'attention à l'aide d'images, couleurs et par la personnalisation, ou profiter d'une conception des récompenses et sanctions qui vise les mécanismes cognitifs, par exemple par des modèles alternatifs aux incitations financières directes comme les loteries, souvent moins coûteuses.
ex. En incluant une photographie du véhicule concerné dans le courrier notifiant l'amende de stationnement, le taux de paiement immédiat est passé de 40 à 49%.
- **Social** : le nudge peut montrer que la plupart des gens se comportent correctement, utiliser la force des relations sociales en incitant les personnes à s'encourager les uns les autres, ou encore incitant les personnes à s'engager les uns envers les autres.
ex. En ajoutant dans la feuille d'imposition que la plupart des personnes paient leurs impôts dans les temps, cette modification du courrier a obtenu 5% d'augmentation des paiements sans retards.
- **Opportun** : le nudge peut intervenir lorsque les personnes ont le plus de chances d'être réceptives, insister sur les coûts et bénéfices immédiats de leurs décisions plutôt que ceux à long terme, ou encore aider les personnes à planifier leurs comportements futurs et à s'y tenir.

ex. Avertir les personnes qui doivent de l'argent à la justice par un SMS dix jours avant que les huissiers ne doivent être envoyés chez eux a permis de doubler les sommes récupérées et d'éviter de nombreuses interventions.

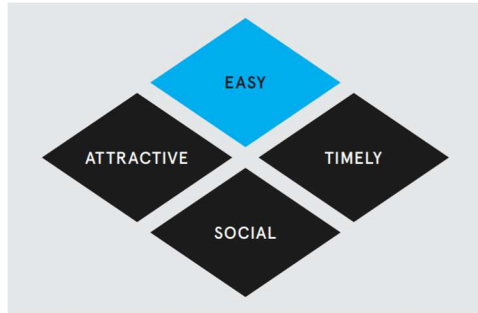


Figure 2 : Modèle EAST pour la création de nudges
Rapport EAST, Behavioral Insights Team, 2015

Les nudges sont divers et variés, ils peuvent aller de ce qui peut sembler le plus futile à des questions de vie ou de mort. Ainsi, le nudge auquel les hommes sont le plus communément confrontés consiste en une petite mouche dessinée sur les urinoirs, qui diminue de 70% les dépenses en nettoyage des toilettes²³⁵, tandis que le nudge auquel nous sommes tous confrontés sans le savoir se manifeste par la présomption de donneurs d'organe qui pèse par défaut sur tous les français depuis la loi du 22 décembre 1976. Un tel choix par défaut plutôt que de devoir se porter volontaire a ainsi un impact massif sur la proportion de donneurs dans une population, comme en témoigne le graphique suivant comparant les taux des pays européens.



Figure 3 : Mouche dessinée dans un urinoir

²³⁵ Jos Van Bedaf, responsable de l'entretien de l'aéroport de Schiphol aux Pays-Bas fit l'expérience pour la première fois dans les années 90 avant que sa célèbre mouche ne soit reproduite massivement dans le monde entier.

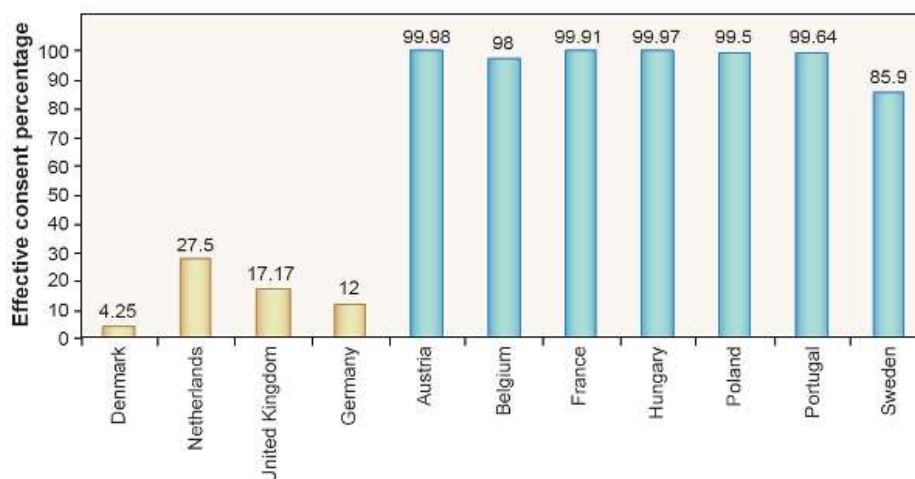


Figure 4 : Répartition des personnes donneuses d'organe selon le choix par défaut du pays (en jaune, non-donneur par défaut, en vert, donneur par défaut)

Eric J. Johnson and Daniel Goldstein, Do Defaults Save Lives?, Science 302 (2003)

Une telle notion de choix par défaut est facile à mettre en œuvre à tous les niveaux. Ainsi, un nudge pour diminuer la consommation de feuilles et d'encre par les imprimantes pourrait consister au niveau européen à réguler les réglages d'usine des imprimantes pour qu'elles impriment par défaut en noir et en recto-verso, à un niveau inférieur il serait possible de faire au moins en sorte que ce réglage soit sélectionné par défaut dans les administrations européennes. A un niveau encore inférieur, il aurait été possible, plutôt que de fournir uniquement au format A4 le fichier contenant les attestations de déplacement dérogatoires pour le COVID-19, de proposer également un fichier permettant d'imprimer deux attestations A5 par feuille A4. Il en va ainsi du nudge, qui peut prescrire des méthodes pour aborder intelligemment toutes les situations qui impliquent des décisions individuelles, quel que soit le niveau concerné.

Le nudge est un outil versatile, peu coûteux et efficace qui peut servir l'action publique à tous les niveaux et participer au Pacte vert par des incitations utiles à la transition écologique.

Proposition

- Promouvoir l'expérimentation de nudges verts dans le cadre du Pacte vert, à tous les niveaux de l'action publique, par la publication de guides pratiques à destination des administrations et des politiques.

Objectif 2 : Doter durablement les institutions de ce nouvel outil pour l'action publique

Problème : Le nudge a été identifié comme outil intéressant pour encourager le changement en matière de comportement écologique. Il a l'avantage de constituer une faible entrave à la liberté individuelle et profite à ce titre d'une forte acceptabilité sociale et politique (I). Il reste toutefois à étudier comment cet outil pourrait s'inscrire dans les institutions de l'Union ainsi que dans les dynamiques déjà à l'œuvre au sein des États-membres. Des réseaux de professionnels et de chercheurs existent déjà et orienteront nécessairement la manière d'organiser la *Nudge unit* dont nous recommandons la création (II).

Justifications

I) L'acceptabilité sociale et politique du nudge

Le nudge, en cela qu'il oriente sans forcer, est par définition un outil libéral. Il ne s'agit pas de priver les individus de certaines décisions dont il serait jugé qu'elles leur sont préjudiciables mais bien de les laisser libre à tout moment de les prendre. En tant qu'alternative à d'autres méthodes plus contraignantes, le nudge peut ainsi permettre de laisser plus de liberté aux individus tout en visant les mêmes objectifs et en obtenant des résultats intéressants. En cela, on comprend que le nudge, lorsqu'il peut être utilisé sur les individus, devrait l'être avant d'envisager des mesures plus contraignantes.

L'idéologie qui sous-tend cette manière d'aborder la question de la normalisation des comportements est appelée « paternalisme libéral ». Elle consiste en une attitude qui s'oppose aux formes de coercition et qui met l'accent sur la position du Prince qui, bienveillant, devient architecte de nos choix. Cette conception du rôle de l'État opère une synthèse entre un paternalisme qui contrôlerait trop finement les choix et un libéralisme qui renoncerait à se prononcer axiologiquement sur les choix individuels.

Un des apports de l'économie comportementale est de démontrer qu'il n'existe pas d'environnement neutre qui n'influe pas dans un sens ou dans l'autre sur nos décisions. Le secteur privé en profite d'ailleurs amplement. Comprendre de quelle manière on peut être influencé est à ce titre un moyen de s'autodéterminer plus fortement. C'est la raison pour laquelle il est important d'éduquer la population aux nudges afin d'aider les citoyens à comprendre qu'il ne s'agit pas d'ajouter une manipulation à un environnement neutre, mais seulement de soustraire à une forme d'influence, souvent laissée à la libre-disposition des sociétés privées, une autre, bienveillante, transparente et sur laquelle ils ont le pouvoir de se prononcer. Nous recommandons donc, dès lors qu'un nudge est exploité par une institution, de communiquer ouvertement sur le fait que l'outil est utilisé afin de favoriser son acceptabilité sociale. Pour autant, le décideur devra arbitrer au cas par cas entre

Un outil tel que le nudge est faiblement connoté politiquement puisque son usage peut être divers et varié et se prête facilement à des objectifs très différents. L'avantage du nudge sur un autre type d'intervention publique dure, telle qu'une taxation ou une interdiction, est qu'elle a la possibilité de constituer un terrain d'entente avec des personnes qui refusent une politique trop stricte. Il est recommandé de n'utiliser un outil tel que le nudge que dès lors

qu'un consensus important porte sur l'objectif visé, ce qui permet de limiter le dissensus politique autour de la question. Par ailleurs, le nudge ne fait pas face aux obligations légales qui encadrent dans les Etats-membres la décision fiscale ou réglementaire. Ainsi, ils peuvent être recommandés par des circulaires et implémentés sur la décision des échelons territoriaux au plus bas niveau, sans filtre législatif, ni débat politique.

Il est important de noter que la réticence à une intervention du gouvernement dans la prise de décision individuelle est fortement liée à la culture nationale. Ainsi, aux États-Unis, avec une aversion historique à l'intervention gouvernementale excepté dans les États très démocrates, l'implémentation de nudges publics tend à susciter plus de résistances que dans les États d'Europe du Nord. Cela signifie qu'une même politique de nudges pourrait déclencher des réactions différenciées selon les Etats-membres et c'est la raison pour laquelle nous recommandons que ces outils soient mis à la disposition des autorités nationales à travers des guides de bonnes pratiques et des recommandations sans pour autant forcer l'adoption de l'outil.

Le nudge est un outil qui profite d'une forte acceptabilité tant sociale que politique, et il semble possible de les implémenter sans grande opposition.

II) Les scénarios de mise en place d'une « nudge unit » européenne

Les nudges ont cela d'intéressant qu'ils combinent faible entrave à la liberté individuelle et faible coût, tandis que leur impact peut se révéler très efficace. C'est la raison pour laquelle ils intéressent de plus en plus les gouvernements. Ils offrent le potentiel d'un outil nouveau, dans la mesure où les nudges étaient souvent exploitées intuitivement jusqu'à là mais peuvent désormais l'être de manière analytique.

Ainsi, les nudges les plus intéressants sont ceux dont on peut supposer l'efficacité *a priori*, et mesurer l'impact *a posteriori*, si possible en distinguant différentes variantes du même nudge dans des échantillons distincts ce qui permet d'évaluer l'efficacité du procédé et de le valider avant de l'étendre à l'échelle nationale puis européenne. Divers organismes travaillent déjà sur les nudges de manière générale et le rapport européen du Joint Research Center²³⁶ fait l'état des lieux des initiatives nationales en matière de nudge. Elles sont multiples et décentralisées.

L'exemple de la France est symptomatique de l'organisation. L'intérêt pour le nudge étant venu de la recherche d'une part, et des entreprises privées de l'autre, ces initiatives autoorganisées se sont construites en parallèle et ne se sont pas nécessairement organisées les unes par rapport aux autres.

Ainsi, le rapport *Behavioural Insights Applied to Policy, France Country Overview*²³⁷, nous montre qu'il existe 2 institutions privées, 14 institutions de recherche et 3 institutions gouvernementales différentes qui travaillent sur ces sujets d'économie comportementale. Cette organisation très hétérogène manque d'harmonisation. Partout en Europe, le constat est similaire. A part pour le Royaume-Uni, pionnier grâce à Behavioural Insights Team créée dès 2010, on observe que les moyens mis en œuvre sont disparates. L'OCDE regrette également ce manque d'intégration nationale et internationale.

²³⁶ Behavioural Insights Applied to Policy, European Report 2016, Joint Research Center.

²³⁷ Behavioural Insights Applied to Policy, France Country Overview 2016, Joint Research Center.

Table 8: A PRECIS for five leading European countries

	UK	NL	DE	FR	DK
Political support					
Resources					
Expertise					
Coverage					
Integration					
Structure					


High


Good


Sufficient


Low

Figure 5 : Comparaison des efforts nationaux en matière de nudges, Joint Research Center²³⁸

C'est pour ces raisons qu'il est recommandé à l'Union européenne de prendre des mesures afin d'organiser les réseaux préexistants qui travaillent déjà sur le sujet, en mettant en place une structure européenne d'administration de conseils comportementaux en matière écologique. Elle centraliserait au niveau national les retours d'expérience, systématiserait leur partage entre États-membres et pourrait étudier, dès lors qu'une mesure européenne vise à impacter les comportements individuels, la possibilité de proposer un nudge vert afin de servir cet objectif de manière alternative ou complémentaire.

S'agissant principalement d'organiser des institutions de recherche, il pourrait être bon que cette structure s'élève au-delà des seuls nudges verts pour intégrer d'autres usages, puisqu'une meilleure compréhension du nudge en tant qu'outil pour les politiques publiques européennes, quel qu'en soit l'objectif, pourra profiter à la mise en place de nudges verts. Ce réseau pourrait donc être administré par l'EU Science Hub au sein du Joint Research Center, eu égard à l'intérêt non seulement écologique mais également scientifique d'une telle initiative de partage du savoir. Dans ce cas, il serait possible et recommandé de collaborer à ce sujet avec The European Nudging Network, qui est le plus proche équivalent actuel d'une telle organisation paneuropéenne, à travers une collaboration entre l'OCDE, l'ISSP (Institute for Science, Society and Policy), et HEC Paris.

Dans l'hypothèse où il serait choisi un tropisme plus écologique, ce réseau pourrait alors être administré par l'Agence européenne pour l'environnement, compétente en la matière.

Le Centre commun de recherche (JRC) comme l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) disposent déjà de budgets et des compétences pour organiser un tel réseau. Il serait nécessaire d'envisager, a minima, la structuration des retours d'expérience via un recensement des acteurs, l'organisation d'une base de données partagée, et un rapport annuel d'analyse des apprentissages européens. Cela a déjà été fait par le JRC. Cette partie scientifique de la mission relève bien de ses compétences. En effet, le JRC a pour mission de soutenir les services de la Commission, contribuer à relever les grands défis de société et à élaborer de nouveaux outils, normes et méthodes, et de partager son savoir-faire avec les pays de l'UE, la communauté scientifique et les partenaires international. Cela entre donc parfaitement dans son champ de compétence. Il serait ensuite nécessaire d'exploiter ces

²³⁸ Comparaison des efforts nationaux en matière de nudges, Behavioural Insights Applied to Policy, European Report 2016, Joint Research Center.

enseignements afin d'aider les décideurs à prendre des décisions en connaissance de cause, notamment par la production de guides méthodologiques pratiques qui pourraient les orienter à tous les niveaux de leurs décisions. En matière écologique, la question fait partie du champ de compétence de l'AEE, qui a pour objet d'aider la Communauté et les pays membres à prendre des décisions en connaissance de cause en vue d'améliorer l'environnement, d'intégrer des considérations environnementales dans les politiques économiques et de s'orienter vers la durabilité. Une perspective plus centrée autour de la notion de nudge vert viserait donc son intégration dans l'AEE bien que les missions resteraient similaires à celles présentées précédemment, dans le champ d'application de l'écologie.

Les politiques publiques en matière d'écologie doivent être incluses dans une réflexion plus large sur les moyens d'action des pouvoirs politiques européens. Des initiatives transverses existent déjà. En bâtissant sur ces réseaux préexistants, il est possible de structurer les retours d'expérience et d'organiser un processus de recommandation au sein des institutions européennes, dans le Centre commun de recherche ou dans l'Agence européenne pour l'environnement.

Proposition

- Créer une « nudge unit » au sein d'une institution européenne existante telle que le Centre commun de recherche ou l'Agence européenne pour l'environnement.
- Poser le principe que l'emploi de ces nudges doit être totalement transparent pour les citoyens de l'Union européenne.

FIN DE LA THEMATIQUE 9
