



CHAMBRE DES SALARIES  
LUXEMBOURG

11 octobre 2011

# AVIS I/48/2011

relatif au projet de règlement grand-ducal

- a) concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants
- b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides
- c) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel

relatif aux amendements gouvernementaux y relatifs

..... AVIS .....

Par lettre du 23 mai 2011, réf. : TS/PR/CF/MS/MN/rn, M. Marco Schank, ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, a soumis le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

Par lettre du 14 juillet 2011, réf. : TS/PR/CF/MS/MN, M. Marco Schank, ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, a soumis les amendements gouvernementaux relatifs au projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés

**1.1.** Le présent **projet de règlement grand-ducal transpose** en droit national la **directive 2009/30/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009, qui modifie la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Cette directive 2009/30/CE modifie également la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abroge la directive 93/12/CEE concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

**1.2.** Les **amendements gouvernementaux transposent** en droit luxembourgeois la **directive 2011/63/UE** de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2011 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la qualité d'essence et des carburants diesel. Il s'agit d'adaptations techniques (actualisation des normes) au niveau des annexes I et II et du remplacement de l'annexe III (nouveaux seuils de valeurs quant au dépassement autorisé de la pression de vapeur) de la directive 98/70/CE.

## **1. Principaux antécédents au niveau communautaire**

### **1.1. La Directive 98/70/CE**

**2.** La Directive 98/70/CE du 13 octobre 1998 sur la qualité de l'essence et des carburants diesel visait à répondre à l'adoption prévue de valeurs cibles comportant une réduction substantielle des émissions polluantes des véhicules à moteur après l'an 2000. Elle établissait les spécifications environnementales applicables successivement (à partir du 1er janvier 2000 et du 1er janvier 2005) aux carburants pour les véhicules équipés de moteurs essence et diesel.

De façon à satisfaire aux exigences environnementales de plus en plus élevées (normes EURO, teneur en soufre, introduction des biocarburants, etc.), la Directive 98/70/CE a été modifiée successivement par les Directives 2003/17/CE et 2009/30/CE.

Les annexes de la Directive 98/70/CE précisait les spécifications environnementales applicables aux carburants de type "essence" et "diesel", la dérogation concernant la pression de vapeur autorisée pour l'essence contenant du bioéthanol, et enfin les règles de calcul des émissions de gaz à effet de serre produites par les biocarburants.

### **1.2. La Directive 2003/17/CE**

**3.** La Directive 98/70/CE a été modifiée par la Directive 2003/17/CE du 3 mars 2003, qui exigeait que les États membres garantissent que le 1er janvier 2005 au plus tard, l'essence sans plomb et le carburant diesel d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg soient commercialisés sur leur territoire.

Au plus tard le 1er janvier 2009, les Etats étaient tenus de veiller à ce que l'essence sans plomb et le carburant diesel commercialisés sur leur territoire respectent les spécifications

environnementales fixées aux annexes III et IV de la directive (sauf pour la teneur en soufre qui doit être au maximum de 10 mg/kg).

De façon à satisfaire aux exigences environnementales de plus en plus élevées (normes EURO, teneur en soufre, introduction des biocarburants, etc.), la Directive 2003/17/CE précisait la mesure suivante :

"Au plus tard le 31 décembre 2005, la Commission réexamine les spécifications relatives aux carburants des annexes III (essence) et IV (diesel), à l'exception de la teneur en soufre, et propose le cas échéant des modifications en conformité avec les prescriptions actuelles et futures de la législation communautaire dans les domaines des émissions des véhicules et de la qualité de l'air et les objectifs connexes".

Les objectifs de pénétration des biocarburants à l'horizon 2010 (soit 5,75% de la quantité totale d'essence et de diesel mise en vente sur leur marché à des fins de transport, sur la base de la teneur énergétique) ne peuvent être atteints sur la base des normes actuelles des carburants en essence et diesel.

Les récents travaux de la Commission ont abouti à la directive 2009/30/CE.

### **1.3. Directive européenne 2009/30/CE**

**4.** La Directive 98/70/CE est modifiée par la Directive 2009/30/CE du 23 avril 2009, qui vise à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des normes environnementales pour les carburants.

Elle facilitera également l'incorporation plus systématique de biocarburants dans l'essence et le diesel et fixera des critères de durabilité ambitieux pour les biocarburants afin d'éviter des conséquences négatives.

Cette directive révisée fixe pour la première fois un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des carburants.

D'ici 2020, les fournisseurs de carburant devront réduire de 6% les émissions nocives pour le climat sur l'ensemble du cycle de vie de leurs produits. Cet objectif pourra être atteint en particulier en mélangeant des biocarburants dans l'essence et le diesel, ainsi qu'en améliorant les technologies de production dans les raffineries. Les Etats membres pourront exiger des sociétés de production de carburants une réduction supplémentaire de 4%, par la fourniture d'énergie pour des véhicules électriques ou d'autres technologies propres, y compris l'utilisation de crédits de carbone de pays tiers ("Mécanisme pour un développement propre").

Pour permettre ces réductions des émissions de gaz à effet de serre, l'essence pourra avoir une teneur en biocarburant plus élevée. A partir de 2011, l'essence pourra contenir jusqu'à 10% (v/v) d'éthanol. Toutefois, afin d'éviter d'endommager les véhicules anciens, de l'essence ayant une teneur en éthanol de 5% (v/v) continuera d'être commercialisée jusqu'en 2013, les Etats membres ayant la possibilité de prolonger ce délai.

La directive reprend par ailleurs les critères de durabilité environnementale et de viabilité sociale prévus par la Directive 2009/28/CE pour les biocarburants. Elle impose des limites à la teneur en soufre et en additifs métalliques dans les carburants pour moteurs. Enfin, un niveau maximal de pression de vapeur est également fixé pour les carburants afin de réduire au maximum les émissions de polluants atmosphériques volatiles.

Les normes de qualité environnementale révisées, ainsi que les critères de durabilité pour les biocarburants, s'appliqueront à partir de 2011.

Les Etats membres étaient tenus de transposer la directive dans leur législation nationale fin 2010.

## **2. Situation réglementaire au Luxembourg**

**5.** En vue de la transposition de la directive 2009/30/CE, le présent projet de règlement grand-ducal adapte le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides et abroge le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Ainsi, le présent projet instaure, conformément à la directive précitée, un système de contrôle du respect des prescriptions portant sur la qualité de l'essence et du diesel.

**6.** Les biocarburants utilisés pour atteindre les réductions des gaz à effet de serre fixées par la directive 2009/30/CE doivent obligatoirement satisfaire aux critères de durabilité. Au niveau national, ces critères sont d'ores et déjà fixés par le règlement grand-ducal du 27 janvier 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides. Le présent projet fait un renvoi à ce règlement grand-ducal.

### **2.1. Contenu du projet de règlement grand-ducal**

**7.** L'intitulé du futur règlement grand-ducal vise la qualité de l'essence et des carburants diesel, l'utilisation durable des biocarburants ainsi que les dispositions modifiées relatives à la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

**8.** Le texte luxembourgeois s'aligne de près au libellé préconisé par la directive communautaire.

#### **2.1.1. Champ d'application**

**9.** Les nouvelles dispositions concernent les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules routiers et les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance.

**10.** Le projet fixe encore un objectif pour la réduction des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie desdits carburants.

#### **2.1.2. Définitions**

**11.** Le projet reprend littéralement les définitions prévues par la directive 30/2009/CE.

#### **2.1.3. Annexes**

**12.** Les annexes faisant partie intégrante du futur règlement grand-ducal correspondent aux annexes de la directive 30/2009/CE et concernent :

Les spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage commandé (annexe I).

La dérogation concernant la pression de vapeur autorisée pour l'essence contenant du bioéthanol (annexe II).

Les spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage par compression (annexe III).

L'Annexe IV du projet a trait au rapport d'échantillonnages et aux dépôts pétroliers.

#### **2.1.4. Prescriptions de qualité de l'essence et du diesel**

**13.** Le projet de règlement grand-ducal détermine les critères de qualité tant de l'essence sans plomb que des carburants diesel.

**13.1.** En ce qui concerne l'essence, la commercialisation de l'essence plombée est interdite sur le territoire luxembourgeois, sauf pour une vente à faible quantité plombée et à des fins de distribution par des groupes d'intérêt commun à destination de véhicules de collection.

Les composantes de l'essence, y compris leurs valeurs limites sont spécifiées par le projet de règlement grand-ducal. Ainsi, le fournisseur d'essence sans plomb doit garantir la mise sur le marché d'une essence sans plomb ayant une teneur maximale en oxygène de 2,7% et une teneur maximale en éthanol de 5% jusqu'en 2013.

L'ajout d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant obtenu, et par conséquent, il est important de maîtriser la pression de ce mélange, afin de limiter les émissions de polluants de l'air et d'éviter d'éventuelles nuisances pour la santé humaine et pour l'environnement. D'après le projet et en concordance avec la directive, une essence contenant de l'éthanol dont le niveau maximal de pression de vapeur est de 60 kPa peut être mise sur le marché au cours de la période estivale. Un dépassement des valeurs de la pression de vapeur prévues par l'annexe II est ainsi autorisé, à condition que l'éthanol utilisé soit un biocarburant.

**13.2.** Les carburants diesel doivent répondre aux spécifications fixées à l'annexe III. Par dérogation, une mise sur le marché de carburants diesel ayant une teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) supérieure à 7% est autorisée.

Désormais, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles utilisés par les engins mobiles routiers et les tracteurs agricoles et forestier (y compris les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance) est de 10 mg/kg. Les autres combustibles liquides doivent également respecter cette teneur maximale en soufre. Afin de s'adapter à une contamination moindre dans la chaîne logistique, les gazoles destinés à être utilisés pour ces engins peuvent contenir jusqu'à 20 mg/kg de soufre au moment de leur distribution finale aux utilisateurs finaux.

La mise sur le marché permanente de gazole contenant jusqu'à 1000 mg/kg de soufre destiné aux véhicules ferroviaires et aux tracteurs agricoles et forestiers est autorisée jusqu'au 31 décembre 2011, sous condition que le fonctionnement correct des systèmes de contrôle soit assuré.

#### **2.1.5. Régime des additifs métalliques**

**14.** Le projet transpose ensuite le régime d'utilisation de certains additifs métalliques spécifiques, en particulier le méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle (MMT). Ces additifs pourraient augmenter les risques pour la santé humaine, l'environnement ou bien endommager les moteurs de véhicules ou/et les équipements antipollution.

Ainsi, il est prévu sur base des connaissances scientifiques disponibles, de fixer une teneur maximale de MMT de 6 mg de manganèse par litre et à partir du 1er janvier 2014 une réduction de cette valeur à 2 mg de manganèse par litre.

#### **2.1.6. Principe de libre circulation et commercialisation de carburants à spécifications environnementales plus strictes**

**15.** Les articles 7 et 8 du projet de règlement grand-ducal reprennent le contenu du règlement grand-ducal de 2000 (concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel qui sera abrogé), relatif à la libre circulation de carburants qui sont conformes aux prescriptions et concernant la commercialisation de carburants ayant des spécifications environnementales plus ambitieuses.

### **2.1.7. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre**

**16.** Les fournisseurs sont chargés de contrôler et de déclarer les émissions de gaz à effet de serre des **carburants** et de l'**énergie** fournie sur l'ensemble de cycle de vie par unité d'énergie.

**17.** A ce titre, les fournisseurs sont obligés de transmettre une fois par an, le 1<sup>er</sup> mars au plus tard, un rapport indiquant le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fourni, y compris l'indication du lieu d'achat et de l'origine des ces produits, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie se rapportant sur l'année civile écoulée. Ces rapports sont vérifiés annuellement par un organisme agréé ou toute autre personne qualifiée.

**18.** Les fournisseurs d'électricité destinée au fonctionnement de véhicules routiers peuvent décider de contribuer aux obligations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

**19.** Les fournisseurs peuvent utiliser des balances de biocarburants pour démontrer l'utilisation de biocarburants qui respectent les critères de durabilité au titre du règlement du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides.

**20.** Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournie, par unité d'énergie sont de l'ordre d'une réduction globale contraignante des émissions de 6% le 31 décembre 2020 au plus tard.

**21.** Les émissions de gaz à effet de serre des **biocarburants**, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées suivant les modalités prévues par le règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides.

**22.** Les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie qui sont issues d'autres carburants et d'autres sources d'énergie sont calculées sur la base d'une méthode définie par un acte communautaire.

### **2.1.8. Information des consommateurs**

**23.** Des informations pertinentes sont à mettre à la disposition des consommateurs concernant la teneur des biocarburants et du MMT dans les carburants. Il en est de même de l'usage approprié des différents mélanges.

**24.** Les exploitants des stations-service doivent obligatoirement apposer sur chaque pompe une étiquette, facilement lisible indiquant la teneur maximale en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) et en éthanol lorsque la concentration dépasse respectivement 7% pour l'EMAG ou 5% pour l'éthanol.

### **2.1.9. Surveillance de la qualité des carburants**

**25.** L'administration prévoit deux campagnes de prélèvement d'échantillons. Une première pendant la saison estivale pour pouvoir contrôler la composition des carburants d'été et une seconde campagne pendant la saison hivernale pour pouvoir contrôler la composition des carburants d'hiver.

**26.** Le choix des stations-service contrôlées se fait au hasard, sauf pour les stations-service ayant une force de vente supérieure ou égale à 100.000 m<sup>3</sup> par an, qui sont toujours visées au titre du contrôle de la qualité des carburants.

**27.** Les prélèvements ne peuvent être effectués que par un organisme agréé, selon des méthodes définies par les normes européennes applicables. En cas de constat de non-conformités, l'administration est immédiatement informée.

**28.** Le projet détermine encore les modalités de remise à l'analyse des échantillons ainsi que la remise des rapports d'analyse à l'administration.

**29.** Le texte précise les méthodes d'analyses et de surveillance de la qualité des carburants mis sur le marché du territoire luxembourgeois et plus particulièrement de contrôle du respect des prescriptions pour l'essence et les carburants diesel du présent règlement grand-ducal sur base des méthodes analytiques visées par les normes européennes EN 228 :2004, respectivement EN 590 :2004.

**30.** Il est prévu que l'organisme agréé qui a procédé au prélèvement des échantillons est tenu de collecter les résultats d'analyses des laboratoires accrédités auxquels il a confié les analyses et de les transmettre à l'administration dans un délai d'une semaine. Le délai d'une semaine comprend le prélèvement des échantillons, la remise des échantillons auprès d'un laboratoire accrédité et l'analyse de ces échantillons. Cette courte durée entre le prélèvement et les analyses devrait permettre à l'administration de pouvoir réagir aussi vite que possible à une non-conformité constatée et devrait permettre au fournisseur ou à l'exploitant de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter la commercialisation d'un produit non-conforme. Si le rapport d'analyse fait mention d'un résultat négatif et si celui-ci est vérifié par la contre-analyse, le fournisseur ou l'exploitant disposent d'un délai de 48 heures pour prendre toutes les mesures qui s'imposent après un avertissement leur adressé par l'administration. Le fournisseur ou l'exploitant de la station service ou du dépôt pétrolier informent immédiatement l'Administration des mesures prises. Pour répondre aux exigences suite à un résultat négatif d'analyse, un nouveau prélèvement d'échantillons doit être effectué dans les 3 jours ouvrables qui suivent l'avertissement.

L'intégralité des frais relatifs aux échantillonnages, frais d'analyses et de vérification sont à charge respectivement du fournisseur ou de l'exploitant.

#### **2.1.10. Rapport annuel**

**31.** Les fournisseurs sont tenus de transmettre un rapport annuel à l'administration contenant une liste avec toutes les stations-service faisant partie du réseau du fournisseur au Grand-Duché et d'un schéma d'approvisionnement de chaque station-service indiquant le lieu d'achat et l'origine des produits pétroliers.

#### **2.1.12. Modification du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides pour la navigation intérieure**

**32.** La directive 2009/30/CE modifie encore la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure. Il convient donc de prendre en compte par le présent projet les combustibles utilisés par les bateaux de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance.

### 3. Position de la Chambre des salariés

33. La Chambre des salariés se rallie entièrement à la position du Conseil supérieur pour le développement durable, issue de son avis du 25 février 2008 et souscrit aux arguments y développés.

34. En effet, de l'avis de notre chambre professionnelle, outre les incertitudes techniques et les conséquences à l'heure actuelle imprévisibles de l'utilisation de biocarburants sur les véhicules, l'introduction forcée jusqu'en 2020 de biocarburants de l'ordre de 10% au moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports emporte tout d'abord des critiques éthiques concernant l'utilisation d'espaces vitaux pour certaines populations comblant notamment leurs besoins élémentaires en nourriture, à des fins de culture des biocarburants.

35. Même, en tenant compte des biocarburants de la seconde génération, produits à partir de déchets ou de résidus, le recours aux biocarburants suscite de nombreuses autres hésitations.

35.1. La Chambre des salariés doute que les biocarburants satisferont aux exigences de durabilité, compte tenu des exigences considérables en termes de surfaces cultivables nécessaires, des moyens indispensables de production à employer ou des incertitudes quant à l'efficacité de l'énergie récupérée par l'effet des biocarburants.

35.2. Persistent par ailleurs des interrogations quant à la réduction escomptée/atteinte des émissions d'effet de serre au vu des objectifs posés.

35.3. Il en est de même des implications politico-économiques dont l'envergure est actuellement peu prévisible.

36. La Chambre des salariés est partant convaincue qu'il ne convient pas à tout prix de remplacer les carburants classiques par des biocarburants, mais qu'il importe plutôt de poursuivre dans la voie d'une politique des transports gouvernée par une gestion raisonnable et modérée des ressources disponibles.

\* \* \*

37. Au vu des remarques qui précèdent, la Chambre des salariés ne saurait approuver les orientations recherchées à terme par les directives communautaires sur lesquelles se fonde le présent projet de règlement grand-ducal avec ses amendements gouvernementaux.

---

Luxembourg, le 11 octobre 2011

Pour la Chambre des salariés,

La direction

Le président



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.