



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

11 octobre 2011

AVIS I/49/2011

relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-services

..... AVIS

Par lettre en date du 8 juin 2011, réf. : CG/TS/CF/rn, Monsieur 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 (CSL).

1. Le présent projet de règlement grand-ducal transpose en droit national la directive 2009/126/CE du 21 octobre 2009 concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service.

La prédite directive doit être transposée pour le 1^{er} janvier 2012.

2. Alors que la directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, avait comme objectif la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence dans les dépôts pétroliers et de sa distribution aux stations-service (phase I), la présente directive concerne la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (phase II).

3. Alors que le Luxembourg dispose déjà d'une réglementation en la matière, à savoir le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-service, il y a lieu - pour des raisons de transparence et de sécurité juridique notamment - de maintenir les éléments pertinents de ladite réglementation ainsi que d'intégrer les dispositions pertinentes de la directive précitée dans un règlement grand-ducal modificatif; le règlement existant de 1996 serait ainsi amendé.

4. Les vapeurs d'essence contiennent un mélange d'hydrocarbures, notamment du benzène, qui est une substance cancérigène pour l'homme. Les hydrocarbures réagissent aussi dans l'atmosphère pour former l'ozone au sol, qui peut être transporté sur des centaines de kilomètres dans l'air. Contrairement à la couche d'ozone stratosphérique qui nous protège contre les rayonnements ultraviolets nocifs, l'ozone troposphérique est néfaste pour la santé humaine et les écosystèmes. Chez l'homme, l'exposition à l'ozone a des effets qui vont de l'irritation des voies respiratoires à l'inflammation pulmonaire voire, dans les cas graves, au décès des sujets les plus vulnérables. En ce qui concerne l'environnement, les dommages dus à l'ozone constituent le problème de pollution atmosphérique régional le plus grave qui affecte les forêts, la végétation et les cultures agricoles en Europe.

5. A l'intérieur du réservoir d'essence d'une voiture, des vapeurs d'essence s'accumulent au-dessus de l'essence liquide. Lorsque la voiture est ravitaillée en carburant, ces vapeurs sont déplacées et s'échappent dans l'atmosphère. Le système de PVR - phase II capte ces vapeurs libérées en créant une dépression qui aspire les vapeurs et les renvoie, par le tuyau de distribution, soit vers un réservoir de stockage souterrain aménagé sur le site de la station-service soit directement vers la pompe à essence. Cette technologie est imposée dans notre pays par les dispositions du règlement grand-ducal précité de 1996. La phase transitoire de mise en vigueur du système de récupération s'étendait jusqu'au 1^{er} janvier 2005.

6. La directive 2009/126/CE oblige de nombreuses stations d'essence à installer des équipements permettant de récupérer les gaz nocifs qui s'échappent lors du ravitaillement en carburant des voitures et autres véhicules.

7. A l'heure actuelle, les stations-service doivent déjà récupérer les vapeurs qui se dégagent lors de la livraison d'essence dans leurs réservoirs de stockage. Avec la nouvelle législation, les émissions seront encore réduites puisque les stations devront également récupérer au moins 85 % des gaz qui s'échappent lors du ravitaillement en carburant des véhicules.

8. Toutes les stations, à l'exception des plus petites, devront être équipées du matériel concerné lorsqu'il s'agit de nouvelles constructions ou lors de rénovations. Les stations de plus grande taille, dont le débit excède 3.000 mètres cubes par an, seront obligées d'installer la nouvelle technologie d'ici 2018. Les Etats membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives nécessaires pour se conformer à la directive d'ici le 1er janvier 2012.

9. Les stations-service existantes peuvent être amenées à adapter leurs infrastructures existantes et il est préférable d'installer les équipements de récupération des vapeurs à l'occasion de rénovations importantes du système d'alimentation (c'est-à-dire en cas de modification importante ou de rénovation des infrastructures de la station-service, notamment de ses réservoirs et de sa tuyauterie), étant donné que le coût des adaptations nécessaires s'en trouve nettement réduit. Il convient toutefois que les stations-service existantes de plus grande taille, qui ont une meilleure capacité d'adaptation, installent des équipements de récupération des vapeurs plus rapidement étant donné qu'elles contribuent davantage aux émissions. Les équipements de récupération des vapeurs d'essence peuvent être intégrés lors de la conception et de la construction des stations-service nouvellement bâties, et, des lors, ces stations-service sont en mesure d'installer immédiatement de tels équipements.

10. La directive 2009/126/CE s'inscrit dans le cadre des dispositions internationales et communautaires en vigueur, tout particulièrement :

- du *protocole de Genève* sur le contrôle des émissions de composés organiques volatils ou de leurs flux transfrontaliers qui fixe des objectifs de réduction des émissions pour les composés organiques volatils (COV), et du *protocole de Göteborg* sur la lutte contre l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique qui fixe des plafonds d'émission pour quatre polluants: le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les COV et l'ammoniaque, et qui exige que les meilleures techniques disponibles soient mises en oeuvre afin d'en limiter les émissions;
- de la *directive 94/63/CEE* relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service;
- de la *directive 2008/50/CE* concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe qui définit des objectifs de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique et le benzène et la *directive 2001180/CE* qui fixe des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, dont les composés organiques volatils;
- de la *directive 2009/30/CE* modifiant 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, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE.

11. Le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 ne se limitait non seulement à la transposition de la directive précitée de 1994, mais y incorporait la lutte contre les émissions de composés organiques volatils auprès des stations-service. Ainsi, le présent projet de règlement grand-ducal se limite à reprendre celles des dispositions de la directive 2009/126/CE qui précisent respectivement complètent la réglementation nationale existante.

12. La Chambre des salariés a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au projet de règlement grand-ducal cité sous rubrique.

Luxembourg, le 11 octobre 2011

Pour la Chambre des salariés,

La direction



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH

Le président



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.