

© OECD, 2003.

© Software: 1987-1996, Acrobat is a trademark of ADOBE.

All rights reserved. OECD grants you the right to use one copy of this Program for your personal use only. Unauthorised reproduction, lending, hiring, transmission or distribution of any data or software is prohibited. You must treat the Program and associated materials and any elements thereof like any other copyrighted material.

All requests should be made to:

Head of Publications Service,  
OECD Publications Service,  
2, rue André-Pascal,  
75775 Paris Cedex 16, France.

© OCDE, 2003.

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,  
Service des Publications de l'OCDE,  
2, rue André-Pascal,  
75775 Paris Cedex 16, France.

# 2

## GESTION DE L'AIR\*

### Thèmes principaux

- Gestion de l'air : efficacité et efficience
- Mesures environnementales dans le secteur des transports
- Intégration par la voie du marché dans le secteur des transports
- Intégration par la voie du marché dans le secteur énergétique
- Transport transalpin de marchandises
- Découplage dans le secteur de l'énergie

\* Ce chapitre fait le bilan des progrès réalisés dans les dix dernières années, et en particulier depuis le précédent Examen des performances environnementales publié par l'OCDE en 1995. Il examine aussi les progrès accomplis selon l'objectif de la Stratégie de l'environnement de l'OCDE de 2001 : « Maintenir l'intégrité des écosystèmes ». Il tient compte également du dernier Examen des politiques énergétiques de l'Autriche réalisé par l'AIE et de la section consacrée au développement durable dans l'Étude économique de l'OCDE sur l'Autriche.

## Recommandations

Les recommandations suivantes font partie des conclusions et recommandations générales de l'Examen des performances environnementales de l'Autriche :

- concevoir et mettre en œuvre une *stratégie nationale de réduction des émissions* pour atteindre les objectifs de la directive de l'UE fixant des plafonds d'émissions nationaux, en donnant la priorité au rapport coût-efficacité et à la synergie avec la Stratégie nationale sur le climat ;
- recourir davantage aux *instruments fondés sur les mécanismes du marché dans les secteurs de l'énergie et des transports* (péages routiers et dispositifs d'échanges de permis d'émission, entre autres), pour faciliter la réalisation des objectifs nationaux concernant les émissions de NO<sub>x</sub>, de COVNM et de CO<sub>2</sub> ;
- réduire davantage les *concentrations d'ozone et de particules fines dans l'air ambiant*, par des mesures en rapport avec la mobilité, l'énergie, le climat et l'aménagement de l'espace ;
- assurer une *coordination efficace* entre les ministères fédéraux et entre les autorités fédérales, provinciales et locales concernant : i) la mise en œuvre et le suivi des mesures destinées à atteindre les objectifs d'émission fédéraux ; et ii) la prise en compte des problèmes de qualité de l'air dans les politiques sectorielles ;
- concevoir et mettre en œuvre une *stratégie pour des transports durables*, avec des mesures de réduction des émissions des véhicules, le développement d'alternatives à la route pour le transport de marchandises sur longue distance, et la promotion des services intégrés de transport de marchandises et de voyageurs.

## Conclusions

Ces dix dernières années, le pays n'a pas cessé de réduire les émissions de différents polluants atmosphériques, dont certaines substances dangereuses, imputables à la plupart des sources importantes. Les émissions d'un certain nombre de polluants ont été *découplées de la croissance économique* : les émissions de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub>, aussi bien par habitant que par unité de PIB, sont parmi les plus faibles de la zone OCDE. Les *mesures de gestion de l'air* adoptées en Autriche obéissent au principe de précaution, les valeurs limites et les cibles étant souvent plus strictes que celles qu'imposent l'UE et le droit international. De manière générale, la qualité de l'air ambiant s'est améliorée (par exemple, en ce qui concerne le SO<sub>2</sub> et le CO). Les investissements constants dans la lutte contre la pollution, souvent fondés sur les meilleures techniques disponibles, ont conduit à une nette diminution des émissions des centrales

électriques, des systèmes de chauffage et de l'industrie. La *politique énergétique* de l'Autriche considère l'amélioration de l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables comme des priorités. L'intensité énergétique par unité de PIB est parmi les plus faibles de l'OCDE et les énergies renouvelables (principalement l'hydroélectricité et la biomasse) représentent 24 % des approvisionnements. La politique des *transports* a elle aussi contribué à atteindre les objectifs de gestion de l'air, en favorisant l'adoption précoce des véhicules et des carburants plus propres, et en imposant des inspections et des contrôles efficaces. Des mesures ont été prises pour promouvoir les transports respectueux de l'environnement, aux niveaux national et international, et les transports en commun sont très développés. Un système « d'écopoints » pour réguler le transit routier de marchandises contribue à améliorer les performances moyennes des véhicules concernés en matière d'émissions.

Néanmoins, l'Autriche n'a pas atteint ses objectifs nationaux de réduction des émissions de  $NO_x$  et de  $COVNM$ , et ne s'en rapproche d'ailleurs pas. En conséquence, la *qualité de l'air* dans les zones urbaines et le long des principaux axes de transport transalpins pose des problèmes. L'intégration des questions de gestion de l'air dans la politique des transports et dans les plans d'aménagement de l'espace des provinces est insuffisante, de même que les mesures pour influencer l'utilisation des voitures particulières et favoriser les alternatives compétitives au transport routier de marchandises. Les taxes et redevances sur les transports et l'énergie ne sont pas totalement conformes aux *principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur*. Dans le secteur de l'énergie, des incitations faussées favorisent les grands consommateurs et certains combustibles à teneur élevée en carbone. Le Protocole de Göteborg et la directive de l'UE sur les plafonds d'émissions nationaux assignent à l'Autriche des objectifs difficiles à atteindre pour les  $NO_x$  et les  $COVNM$ . Comme le niveau des émissions et l'intensité énergétique sont déjà faibles en Autriche, que le trafic continue d'augmenter et que le rythme de la réduction des émissions industrielles devrait ralentir, de nouveaux progrès pourraient se révéler plus coûteux que prévu et nécessiteront : i) de renforcer la planification stratégique ; ii) d'accorder une plus grande attention à la mise en œuvre et au rapport coût-efficacité des mesures, en étendant la gamme des moyens d'action employés aux instruments économiques et sociaux ; et iii) d'améliorer l'efficacité de la coordination entre toutes les administrations et entre tous les niveaux de gouvernement concernés.



## 1. Cibles et objectifs de la gestion de l'air

L'Autriche a donné la priorité à la prévention dans la lutte contre la pollution de l'air et la protection de la santé et des écosystèmes et a aussi fixé des limites souvent plus strictes et des objectifs souvent plus ambitieux que ce que prévoient l'UE et le droit international. Le *droit européen* a gagné en importance depuis que l'Autriche fait partie de l'Espace économique européen (1992) et a adhéré à l'Union européenne (1995). Les règlements plus stricts et les objectifs plus ambitieux d'avant l'adhésion à l'UE ont été maintenus (notamment pour les solvants et certaines normes de qualité de l'air) ou incorporés dans le droit européen (comme dans le cas de la teneur maximum en soufre du gazole ou en benzène de l'essence). Les pressions des milieux de l'industrie et l'élargissement prochain de l'UE ont conduit l'Autriche à vouloir de plus en plus situer les actions dans le cadre de l'Union européenne afin de pouvoir lutter à *armes égales* avec les pays voisins et partenaires.

*En ce qui concerne la réduction des émissions atmosphériques*, l'Autriche a fait siens plusieurs des objectifs fixés par la *Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et ses protocoles*. Elle a par ailleurs défini des objectifs nationaux plus ambitieux pour les précurseurs de l'ozone troposphérique : la *loi sur l'ozone* de 1992 vise à réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et de COVNM observées respectivement en 1985 et 1988 de 40 % (fin 1996), 60 % (fin 2001) et 70 % (fin 2006). La *directive de l'UE fixant des plafonds d'émission nationaux*, actuellement en cours de transposition dans le droit autrichien, impose de réduire d'ici 2010 les émissions de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub>, de COVNM et d'ammoniac dans des proportions comparables à celles qui sont prévues dans le protocole de Göteborg (tableau 8.3). Conformément au *Protocole de Kyoto*, l'Autriche a décidé, dans le cadre de l'Accord de partage de la charge conclu par l'UE, de ramener en 2008-12 ses émissions de gaz à effet de serre à un niveau inférieur de 13 % au niveau de 1990 et projette de réaliser 80 % de cette réduction au moyen de mesures intérieures (chapitre 8).

*En ce qui concerne la qualité de l'air*, l'attention se porte plus particulièrement sur l'*ozone troposphérique* et ses précurseurs, leur impact sur la santé en milieu urbain et dans les vallées alpines et les niveaux critiques dans les écosystèmes alpins. Les *normes de qualité de l'air ambiant* se présentent sous la forme de seuils pour l'ozone (fixés dans la loi sur l'ozone de 1992) ainsi que de valeurs limites et cibles ayant force obligatoire (fixées dans la loi sur la qualité de l'air de 1997) pour le SO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub>, le total des particules en suspension, les PM<sub>10</sub>, le CO, le benzène, le plomb et l'ozone (comme le prévoient la directive-cadre de l'UE sur la qualité de l'air et les deux directives qui lui font suite). Les normes sont restées plus sévères pour certains polluants, mais dans le cas du NO<sub>2</sub>, les négociations menées avec l'industrie ont débouché sur l'établissement d'un calendrier de compromis qui étale la mise en œuvre jusqu'en 2010-12 (tableau 2.1).

Tableau 2.1 Normes nationales et européennes de qualité de l'air ambiant

Polluant	Normes nationales			Normes européennes <sup>a</sup>	
	Valeur limite	Date de mise en œuvre <sup>b</sup>	Valeur limite	Date de mise en œuvre <sup>b</sup>	
<i>Pour la protection de la santé humaine, au 7 juillet 2001</i>					
SO <sub>2</sub>	Moyenne ½ h	200 µg/m peut être dépassée 3 fois par jour et 48 fois par an si la concentration n'excède pas 350 µg/m <sup>3</sup>	2001 <sup>d</sup>	Moyenne 1 h : 350 µg/m <sup>3</sup> ne doit pas être dépassée plus de 24 fois par an	2005
	Moyenne 24 h	120 µg/m <sup>3</sup>	1998 <sup>d</sup>	Moyenne 24 h : 125 µg/m <sup>3</sup> ne doit pas être dépassée plus de 3 fois par an	2005
TPS	Moyenne 24 h	150 µg/m <sup>3</sup>	1998 <sup>d</sup>	–	–
PM <sub>10</sub>	Moyenne 24 h	50 µg/m <sup>3</sup> : – jusqu'en 2004 : ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an – 2005-09 : ne doit pas être dépassée plus de 30 fois par an – après 2009 : ne doit pas être dépassée plus de 25 fois par an	2001 <sup>d</sup>	Moyenne 24 h : 50 µg/m <sup>3</sup> ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an	2005
	Moyenne annuelle	40 µg/m <sup>3</sup>	2001 <sup>d</sup>	Moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup>	2005
NO <sub>2</sub>	Moyenne ½ h	200 µg/m <sup>3</sup>	1998 <sup>d</sup>	Moyenne 1 h : 200 µg/m <sup>3</sup> ne doit pas être dépassée plus de 18 fois par an	2010
	Moyenne annuelle	30 µg/m <sup>3</sup> : – du 7 juillet 2001 au 1 <sup>er</sup> janvier 2005 : tolérance supplémentaire de 30 µg/m <sup>3</sup> , à réduire de 5 µg/m <sup>3</sup> par an – 2005-09 : tolérance de 10 µg/m <sup>3</sup> – 2010-11 : tolérance de 5 µg/m <sup>3</sup>	2001 <sup>d</sup>	Moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup>	2010
CO	Moyenne 8 h	10 mg/m <sup>3</sup> (moyenne mobile)	1998 <sup>d</sup>	Moyenne 8 h : 10 mg/m <sup>3</sup> (maximum quotidien)	2005
Plomb	Moyenne annuelle	0.5 µg/m <sup>3</sup>	2001 <sup>d</sup>	Moyenne annuelle : 0.5 µg/m <sup>3</sup>	2005
Benzène	Moyenne annuelle	5 µg/m <sup>3</sup>	2000	Moyenne annuelle : 5 µg/m <sup>3</sup>	2010
Ozone <sup>e</sup>	Moyenne 8 h	110 µg/m <sup>3</sup>	1998 <sup>d</sup>		

Tableau 2.1 Normes nationales et européennes de qualité de l'air ambiant (suite)

Polluant	Normes nationales			Normes européennes <sup>a</sup>	
	Valeur limite	Date de mise en œuvre <sup>b</sup>	Valeur limite	Date de mise en œuvre <sup>b</sup>	
<i>Pour la protection de la végétation et des écosystèmes, au 1<sup>er</sup> janvier 2001</i>					
SO <sub>2</sub>	Moyenne annuelle	20 µg/m <sup>3</sup>	2001	Moyenne annuelle : 20 µg/m <sup>3</sup>	2001
	Moyenne hivernale <sup>c</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	2001	Moyenne hivernale : 20 µg/m <sup>3</sup>	2001 <sup>e</sup>
NO <sub>x</sub>	Moyenne annuelle	30 µg/m <sup>3</sup>	2001	Moyenne annuelle : 30 µg/m <sup>3</sup>	2001

a) Directive 99/30/CE pour le SO<sub>2</sub>, le NO<sub>2</sub>, les PM<sub>10</sub> et le plomb et directive 00/69/CE pour le CO et le benzène.

b) La date fait référence, sauf indication contraire, au début de l'année indiquée.

c) Du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars.

d) Les valeurs limites sont entrées en vigueur les 1<sup>er</sup> avril 1998 et 7 juillet 2001.

e) Valeur cible.

Source : BMLFUW ; UBA ; OCDE.

L'Examen des performances environnementales publié par l'OCDE en 1995 recommandait à l'Autriche :

- de mettre pleinement en œuvre les mesures déjà élaborées et d'envisager le recours à une plus large gamme d'instruments, y compris économiques, pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, de NO<sub>x</sub> et de COVNM ;
- de continuer à rechercher une coordination efficace entre les ministères fédéraux quant aux réglementations des émissions et leur application, ainsi qu'entre les autorités fédérales, provinciales et locales ;
- d'étendre la surveillance de la pollution de l'air par des substances dangereuses et de prendre si nécessaire les mesures appropriées ;
- de promouvoir l'intégration des préoccupations en matière de pollution atmosphérique dans la politique de l'énergie et dans la politique de l'agriculture ;
- de renforcer les mesures d'amélioration du rendement énergétique, en particulier (mais pas seulement) dans le secteur industriel ;

- de renforcer la mise en œuvre du programme global de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'appliquer dès que possible aux niveaux fédéral et provincial ; d'introduire une taxe sur l'énergie ou le CO<sub>2</sub> en tenant compte des mesures prises au niveau de l'Union européenne ;
- de poursuivre les actions de promotion du chauffage urbain et de la biomasse en contrôlant le rapport coût-efficacité ;
- de développer et mettre en œuvre une politique des transports plus globale et plus respectueuse de l'environnement assortie de mesures pour la réduction des émissions des véhicules et de limiter le trafic routier, comme le développement des infrastructures ferroviaires et la planification intégrée de l'aménagement du territoire ;
- d'adopter des plans à long terme pour éviter une croissance non durable du trafic de marchandises en transit et d'encourager le financement d'infrastructures de transit appropriées au niveau européen.

## 2. Cadre de la gestion de l'air

### 2.1 Volonté d'efficacité

Les objectifs de réduction des émissions et les normes de qualité de l'air sont *fixés au niveau fédéral* tandis que leur mise en œuvre, les contrôles et l'exécution *relèvent de la responsabilité des provinces* (Länder). Les provinces jouent également un rôle de premier plan dans d'autres domaines importants pour la gestion de l'air tels que la politique du logement, les primes aux énergies renouvelables, les infrastructures routières et le transport public local. Il est rare que les provinces ou les secteurs économiques se partagent la charge quantitative à assumer pour atteindre des objectifs fédéraux. La politique se fonde sur des contributions négociées plutôt que contraintes et donne la priorité aux *mécanismes de conciliation* et aux partenariats sociaux. Le gouvernement fédéral consulte les milieux industriels et d'autres acteurs pendant qu'il prépare des textes législatifs relatifs à la réduction de la pollution et des émissions atmosphériques. Il peut aussi, dans les domaines où la coordination doit aller plus avant, *conclure avec les gouvernements des provinces des accords* qui fixent les normes minimales à appliquer, moyennant des transferts financiers négociés. Cette façon de procéder, aujourd'hui entrée dans les mœurs et très largement acceptée, a permis d'harmoniser en 1995 la mise en œuvre des mesures d'amélioration du rendement énergétique dans tout le pays.

Les textes qui régissent l'industrie et les *grandes installations de combustion* se fondent depuis les années 80 sur le Code du commerce et de l'industrie (dont la dernière modification date de 2002) et la loi sur la propreté de l'air relative aux



chaudières à vapeur (dont la dernière modification date de 1998). Les émissions des usines d'incinération des déchets sont régies par la loi sur la gestion des déchets. Ce code et ces lois fixent des *limites d'émission* et définissent les mesures que la *meilleure technique disponible* permet de prendre pendant la procédure d'octroi des autorisations. Ils transposent également dans le droit autrichien les principales dispositions de la directive de l'UE de 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution, un article de la directive de 1999 sur les COV relatif aux plans de réduction des émissions et diverses dispositions de la directive *Seveso II*. Les installations anciennes bénéficient généralement d'une certaine tolérance et d'une période de transition pour se conformer aux nouvelles normes. Les *émissions* industrielles de *solvants* relèvent également du décret de 2002 relatif aux installations productrices de COV qui transpose la directive de 1999 sur les COV dans le droit autrichien en maintenant en vigueur les normes antérieures plus strictes.

Le respect des conditions d'octroi des autorisations est *contrôlé* et les infractions sont *réprimées* par 84 autorités de district, avec le soutien technique de l'État fédéral et des provinces. Les coûts de cette activité sont couverts par les crédits budgétaires négociés de quatre en quatre ans par le gouvernement fédéral et les provinces. La fréquence des contrôles est dictée par les lois applicables en la matière. Le Code du commerce et de l'industrie confère aux titulaires d'une autorisation un large pouvoir d'*autosurveillance* et de contrôle. Le degré d'alignement sur les meilleures techniques disponibles doit être évalué au moins une fois tous les dix ans. L'auto-évaluation doit s'effectuer tous les cinq ans si l'autorisation est délivrée selon la procédure ordinaire ou tous les six ans si elle l'est selon la procédure simplifiée. Les entreprises titulaires d'une certification EMAS de moins de trois ans d'âge peuvent être exemptées de cette obligation. La loi sur la propreté de l'air oblige les grandes installations de combustion d'effectuer en outre des contrôles annuels. L'établissement de rapports n'est toutefois obligatoire que si les conditions requises ne sont pas respectées ou si l'exercice est imposé (notamment par les obligations de notification prévues par l'UE). Les autorités des provinces et des districts peuvent également effectuer des contrôles en entreprise sur plainte de voisins ou en cas de risque évident d'infraction.

## 2.2 Perspectives d'amélioration des résultats et de l'efficacité

Le droit autrichien ne répond pas encore à toutes les *exigences définies dans la directive relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution* (directive IPPC) ainsi que dans les textes qui s'appliquent aux grandes installations de combustion. Il s'en écarte encore sur le plan de la fréquence des inspections de certains types d'installations, des responsabilités en matière de contrôle de la conformité et des rapports à établir par les exploitants des installations. La *capacité de contrôle et d'intervention* des pouvoirs publics

reste incomplète et varie d'une province à l'autre en fonction des ressources disponibles. L'*auto-évaluation* est courante dans les grandes usines, mais est souvent considérée comme un fardeau par les petites. La mise en place d'un système *entièrement intégré de prévention et de contrôle de la pollution* s'est révélée plus difficile que prévu et a contraint à modifier plusieurs des lois et décrets des provinces qui régissent l'octroi des autorisations aux entreprises et le contrôle des émissions. Tout ce qui a été fait depuis 2002 pour créer un service « à guichet unique » chargé de délivrer, sous la responsabilité de l'administration chargée du commerce et de l'industrie, les autorisations d'exploitation des grandes installations qui relèvent de la directive IPPC, devrait aider à *coordonner et simplifier* les procédures de délivrance des autorisations prévues par ces lois et décrets. L'Autriche devrait réfléchir à un réexamen complet des bases légales sur lesquelles reposent la prévention et la réduction intégrées de la pollution pour les réunir en une loi-cadre accompagnée de ses décrets d'application. Il n'y a pas encore d'*inventaire des émissions et des transferts de matières polluantes*. Alors que la directive de l'UE relative au registre européen des émissions de polluants va rendre obligatoire la notification régulière d'informations, un décret jetant les bases de la collecte de données a été adopté en juillet 2002, et un premier rapport, couvrant 450 grandes installations des secteurs de l'industrie, de l'énergie et de la gestion des déchets, sera établi en 2003 par l'Agence fédérale de l'environnement (UBA).

Il pourrait aussi s'avérer nécessaire de repenser l'approche actuelle quand l'Autriche s'appropriera à mettre en œuvre la *directive de l'UE sur les plafonds d'émission*. Tout ce qui s'est passé depuis le milieu des années 90 montre qu'il faudra compléter l'arsenal en place par un certain nombre de *mesures à finalité pratique plus marquée*, telles que la fixation de calendriers de mise en œuvre et d'objectifs intermédiaires ou le suivi et l'évaluation réguliers des résultats atteints dans les différents secteurs et les différentes provinces. Étant donné l'importance du rôle joué par ces dernières dans la mise en œuvre des politiques fédérales, il pourrait être nécessaire de conclure d'autres accords à l'échelle nationale et de partager dans une certaine mesure la charge pour maintenir l'équilibre entre les engagements de l'État fédéral et des provinces.

En outre, au-delà des instruments réglementaires, des *aides financières* et des mécanismes d'inspection et de contrôle, le *dosage des instruments* n'a pas évolué de façon significative. L'Autriche devra viser à l'efficacité dans la poursuite des objectifs fixés par l'UE. Le gouvernement a conclu avec les raffineries de pétrole des accords en vue de limiter la teneur des carburants en benzène et en soufre et de mettre des carburants désulfurés sur le marché avant les dates prévues par l'UE. L'utilisation d'*instruments économiques* a progressé dans les secteurs de l'énergie et des transports. Le renforcement de l'utilisation d'instruments par le marché et une réforme fiscale écologique sont prévus par la Stratégie nationale sur le climat et la Stratégie nationale de développement durable. En juin 2003, le Parlement autrichien a approuvé la mise en œuvre d'une réforme fiscale verte (chapitres 5 et 8).

### 3. Réduction des émissions atmosphériques et amélioration de la qualité de l'air

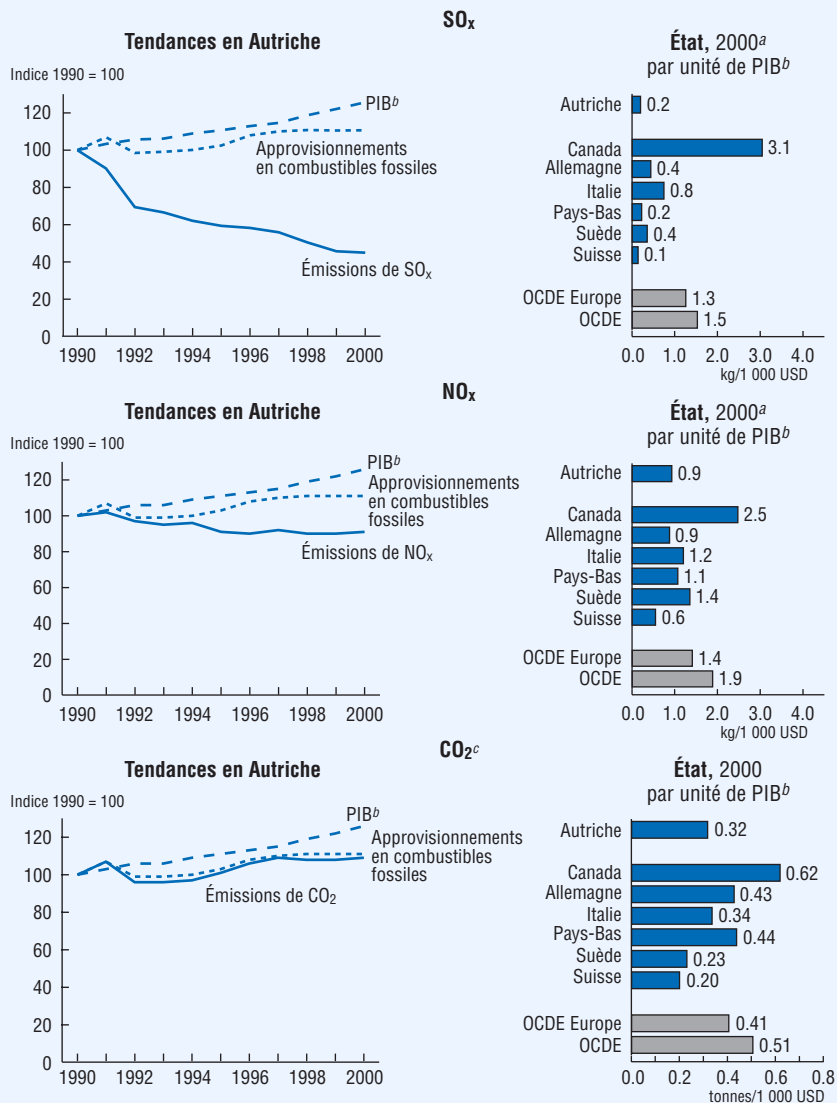
#### 3.1 Émissions atmosphériques

L'Autriche n'a pas cessé de réduire les émissions des principaux polluants atmosphériques au cours des dix dernières années. Elle *les a découplées de la croissance économique* et ramené les émissions de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> par habitant et par unité de PIB à des niveaux qui sont parmi les plus bas de l'OCDE (figures 2.1 et 2.2). La diminution est particulièrement significative dans le cas des SO<sub>x</sub>, des COVNM et du CO, dont les émissions ont diminué respectivement de 55, 34 et 33 %. Les émissions de NO<sub>x</sub> ont quant à elles baissé de 9 % (tableau 2.2). En l'an 2000, l'Autriche *remplissait quasiment toutes les obligations* que la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance lui impose en matière de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> et de COVNM, et était en voie d'atteindre, pour l'ammoniac et le SO<sub>2</sub>, les objectifs fixés pour 2010 par la directive de l'UE sur les plafonds d'émission et le protocole de Göteborg. Les émissions de substances dangereuses (métaux lourds, dioxines, hydrocarbures aromatiques polycycliques) ont également nettement diminué et se situaient dès 2000 à un niveau inférieur à celui des engagements provisoires contractés pour 2010 dans le cadre des protocoles de Aarhus (chapitre 8). Il est toutefois nécessaire de s'intéresser davantage aux particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) dont les émissions sont restées stables et qui atteignent des concentrations préoccupantes en milieu urbain, où elles dépassent fréquemment les normes de qualité de l'air.

Une grande partie de ces avancées peut être attribuée à la rigueur des règlements applicables aux *grandes sources fixes*, ainsi qu'à l'amélioration des processus industriels, à l'utilisation accrue de produits à basse teneur en solvants et de combustibles plus propres, et à l'amélioration du rendement énergétique, dans le domaine en particulier de la production d'électricité et du chauffage, sous l'effet de la politique énergétique de l'Autriche. L'évolution est aussi dans une moindre mesure le fruit d'une réduction des émissions produites par les *transports*, grâce à l'utilisation anticipée de véhicules et de carburants plus propres ainsi qu'à l'efficacité de l'inspection et du contrôle.

Malgré les nombreuses initiatives prises aux niveaux fédéral et local et en dépit de la tendance générale à la baisse, l'Autriche n'a pas atteint ses deux premiers *objectifs nationaux relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> et de COVNM* et n'est pas non plus près d'atteindre le troisième. Elle est restée à 10 % pour les COV et 24 % pour les NO<sub>x</sub> sous les objectifs de 1996 et était, en 2000, à 52 % pour les COV et 65 % pour les NO<sub>x</sub> des objectifs de 2006. Elle devra, pour ne plus dépasser les plafonds fixés par l'UE, réduire encore ses émissions de COV et de NO<sub>x</sub> de respectivement 33 et 44 %. Comme les délais dans lesquels ces engagements doivent être tenus sont plus longs, la mission

Figure 2.1 Émissions atmosphériques



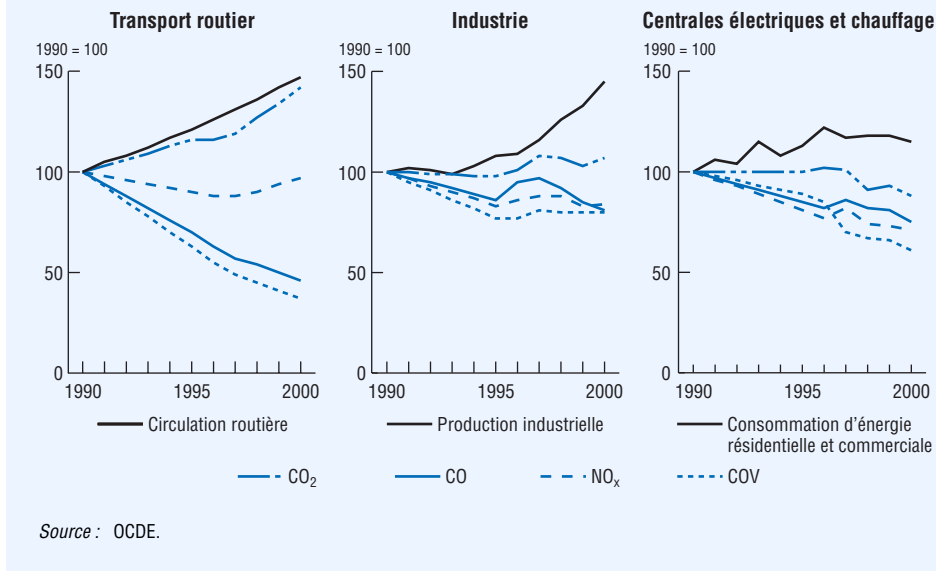
a) Ou dernière année disponible.

b) PIB aux niveaux de prix et parités de pouvoir d'achat de 1995.

c) Émissions dues à la consommation d'énergie uniquement ; exclut les soutages maritimes et aéronautiques internationaux.

Source : OCDE ; AIE-OCDE.

Figure 2.2 Tendances des émissions par secteur, 1990-2000



semble réalisable dans le cas des COV, mais n'est pas sans susciter de sérieux doutes dans le cas des NO<sub>x</sub>. L'industrie et l'utilisation des solvants restent les principales sources d'émission de COVNM. L'application de règles très strictes en matière d'utilisation de solvants et de teneur des produits en solvants a fait diminuer de 27 % les émissions de COV imputables aux solvants entre 1990 et 1995, mais l'amélioration s'est ensuite essouffée. Les diverses mesures prises en application du décret de 2002 sur les installations productrices de COV devraient déboucher sur des réductions complémentaires, mais qui pourraient par contre-coup provoquer une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. Les transports sont la principale source d'émission de NO<sub>x</sub>, devant l'industrie et la production d'électricité. Les émissions de NO<sub>x</sub> produites par le transport routier et la combustion industrielle ont diminué au début des années 90, mais ont recommencé à augmenter après 1995 à la suite de la croissance du secteur des transports et de la production industrielle. Les mesures en vigueur ne semblent pas porteuses de nouvelles avancées, mais des améliorations devraient intervenir sous l'effet des mesures prises dans le cadre de la Stratégie nationale sur le climat.

Tableau 2.2 Structure et évolution des émissions

			Niveaux			Variation (%)		Part du total (%)	
			1990	1995	2000	Depuis 1990	Depuis 1995	1990	2000
SO <sub>x</sub>	Transport	1 000 t	6.0	5.6	3.5	-42	-38	7	9
	<i>dont</i> : Route		3.5	4.6	2.7	-23	-42	4	7
	Électricité et chauffage		44.1	23.1	14.1	-68	-39	49	35
	Industrie		38.5	23.5	22.9	-41	-3	42	56
	Total		90.7	53.8	40.7	-55	-24	100	100
NO <sub>x</sub>	Transport	1 000 t	120.1	114.3	118.6	-1	4	60	65
	<i>dont</i> : Route		79.9	72.2	77.7	-3	8	40	42
	Électricité et chauffage		34.2	27.9	24.3	-29	-13	17	13
	Industrie		41.1	34.2	34.4	-16	1	20	19
	Total		201.8	182.7	183.6	-9	0	100	100
CO	Transport	1 000 t	538.4	398.6	279.1	-48	-30	40	31
	<i>dont</i> : Route		469.4	330.5	218.2	-54	-34	35	24
	Électricité et chauffage		506.0	431.1	377.1	-25	-13	37	42
	Industrie		282.3	243.7	227.7	-19	-7	21	25
	Total		1 353.0	1 097.8	906.5	-33	-17	100	100
COVNM	Transport	1 000 t	114.4	79.4	53.3	-53	-33	32	22
	<i>dont</i> : Route		94.3	59.3	34.9	-63	-41	26	15
	Électricité et chauffage		47.5	42.2	28.9	-39	-32	13	12
	Industrie et solvants		189.4	145.7	150.7	-20	3	53	63
	Total		359.7	275.7	238.7	-34	-13	100	100
CO <sub>2</sub>	Transport	Millions de t	14.7	16.6	19.8	35	19	24	30
	<i>dont</i> : Route		11.6	13.5	16.6	42	23	19	25
	Électricité et chauffage		24.5	24.6	21.5	-12	-13	39	33
	Industrie		20.4	19.9	21.7	7	9	33	33
	Total		62.3	64.0	66.1	6	3	100	100
Intensité d'émission	SO <sub>x</sub>	kg/10 <sup>3</sup> USD	0.6	0.3	0.2	-64	-33		
	NO <sub>x</sub>	kg/10 <sup>3</sup> USD	1.3	1.1	0.9	-28	-12		
	CO	kg/10 <sup>3</sup> USD	8.7	6.4	4.6	-47	-27		
	COVNM	kg/10 <sup>3</sup> USD	2.3	1.6	1.2	-47	-24		
	CO <sub>2</sub>	t/10 <sup>3</sup> USD	0.4	0.4	0.3	-16	-9		

Source : UBA ; OCDE.

*Il ne sera pas facile de faire encore avancer les choses* et l'effort pourrait avoir un coût marginal plus élevé qu'il n'était prévu au départ, car le volume des émissions est déjà réduit et l'intensité énergétique déjà faible en Autriche, alors que le secteur des transports s'y développe et que l'industrie ne réduit que lentement ses émissions. Pour atteindre ses objectifs de façon efficace et économe, l'Autriche devra mener une politique de gestion de l'air *plus globale et stratégique*, et veiller à optimiser la coordination des mesures prises dans les différentes régions du pays et par les différents secteurs et à maximiser la complémentarité des plans et des mesures. En particulier, une stratégie globale de réduction des émissions nationales s'impose, notamment pour les  $\text{NO}_x$ , les COVNM et les particules fines, y compris en mettant à profit les synergies avec les mesures liées au climat (chapitre 8). L'Autriche devrait identifier les domaines et les secteurs dans lesquels il est possible de progresser encore au moindre coût en usant d'une panoplie de mesures et d'instruments plus riche qu'à l'heure actuelle. Il serait ainsi envisageable d'utiliser plus d'*instruments par le marché*, tels que l'*échange de droits d'émission* qui pourrait être étendu à d'autres polluants comme les  $\text{NO}_x$  ou les COVNM.

### 3.2 Qualité de l'air ambiant

La qualité de l'air s'est *dans l'ensemble améliorée* au cours des dix dernières années. Les concentrations moyennes de  $\text{SO}_x$  et de  $\text{CO}$  ont diminué et restent inférieures aux valeurs limites. Dans le cas du  $\text{SO}_2$ , l'amélioration observée depuis 1997 est due aussi à la réduction des émissions dans les pays limitrophes, notamment la République tchèque, l'Allemagne et la Slovaquie. L'Autriche a également obtenu de bons résultats pour le *benzène*.

Le bilan est *assez mitigé* en ce qui concerne les  $\text{NO}_x$ , les particules et l'ozone troposphérique. Même si la situation s'est généralement améliorée, les plafonds fixés pour le  $\text{NO}_2$  sont encore dépassés dans certaines zones à fort trafic, notamment à Vienne, Graz et Linz, et le long des couloirs alpins (Innsbruck, Salzbourg et vallée de l'Inn). Il en est de même des particules, mais les informations, notamment celles qui concernent les  $\text{PM}_{10}$  et les  $\text{PM}_{2,5}$ , restent incomplètes. Les premiers résultats des mesures suivies de  $\text{PM}_{10}$  effectuées en 2001 montrent que les valeurs limites pour la santé humaine ont été dépassées à de nombreuses reprises à Vienne, Graz et Linz. L'ozone troposphérique reste le problème de qualité de l'air le plus sérieux. Les valeurs limites pour la protection de la végétation sont fréquemment dépassées (notamment en haute altitude). Le plafond pour la protection de la santé humaine est dépassé dans toutes les stations de mesure.

La *pollution atmosphérique transfrontière* et les émissions produites par le trafic routier international et de transit aggravent la pollution de l'air en Autriche. Quelque 92 % des composés oxydés de soufre et 85 % des composés oxydés d'azote qui se

déposent en Autriche viennent de l'extérieur du pays. Les charges critiques de *dépôts* acides sont toujours dépassées sur 10 % de la superficie de l'écosystème et dans 50 % des zones les plus sensibles. La situation est malgré tout nettement meilleure qu'au début des années 90 (moment où les pourcentages s'élevaient respectivement à 48 et 90 %). Les fortes concentrations de SO<sub>2</sub> et d'ozone observées dans le nord-est de l'Autriche sont elles aussi largement imputables à des arrivées extérieures qui s'ajoutent aux émissions provenant de Vienne et ses environs.

Dans les *vallées alpines*, la topographie et les fréquentes inversions de température exacerbent les effets de la pollution de l'air provoquée par le trafic (de transit et autre). Les concentrations de NO<sub>2</sub> sont jusqu'à trois fois plus fortes dans les vallées que dans une plaine qui accueille un volume de trafic comparable. Le brouillard d'ozone y est aussi plus épais. Au *Tyrol*, la plupart des stations enregistrent une augmentation des concentrations annuelles moyennes de NO<sub>2</sub>. En 2001, les niveaux d'ozone critiques pour la protection de la végétation ont été dépassés pendant pas moins de 200 jours dans les vallées alpines et presque tous les jours dans les montagnes. Dans les *vallées encaissées du Brenner et de l'Inn*, le trafic de transit est responsable de respectivement 66 et 40 % des émissions de NO<sub>x</sub>. En septembre 2002, le gouverneur du Tyrol a interdit la circulation des camions la nuit pendant hiver.

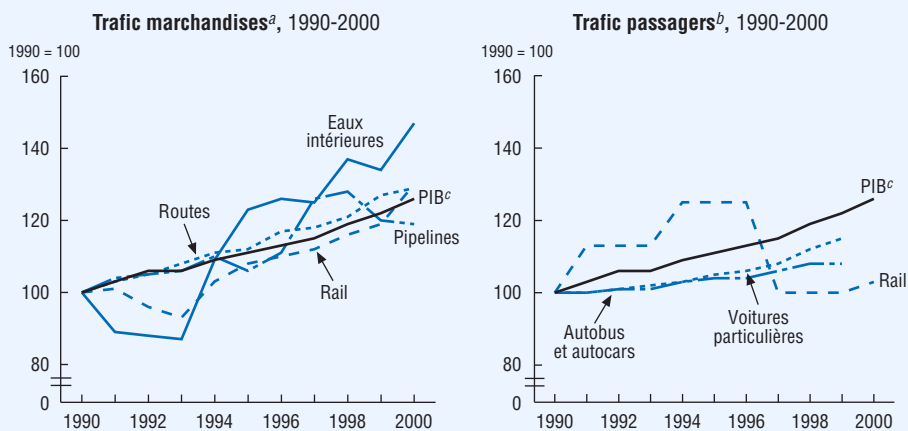
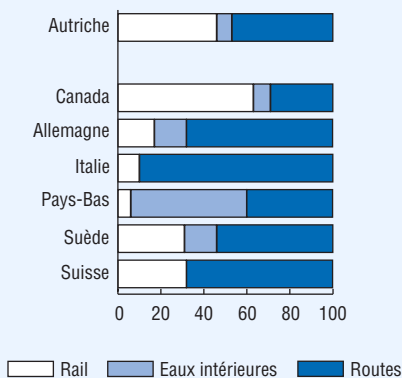
Les mesures qui seront prises pour assurer le respect des plafonds d'émission de l'UE et des engagements souscrits dans le domaine du climat devraient être à l'origine de *nouvelles avancées*, notamment sur le front du NO<sub>2</sub> et de l'ozone. Il est nécessaire de suivre plus attentivement les volumes d'émission de particules fines ainsi que leurs effets sur la santé. Il est par ailleurs crucial de maîtriser et de réduire davantage les émissions imputables aux transports, de même que de coordonner les mesures prises par les provinces et les grandes villes pour gérer la qualité de l'air et la mobilité. Les provinces pourraient faire un plus large usage des mesures que la loi sur la qualité de l'air et ses décrets d'application recommandent de prendre pour prévenir les épisodes de pollution et en limiter la durée.

#### **4. Intégration des objectifs de gestion de l'air dans la politique des transports**

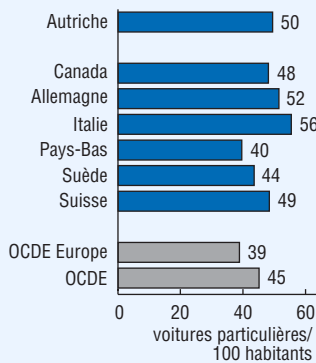
Les transports autrichiens se caractérisent par une répartition modale du *trafic de marchandises* relativement équilibrée (44 % pour le rail, 49 % pour la route et 9 % pour les voies navigables) et des systèmes de transport public bien développés, d'une part, et par le niveau relativement élevé du taux de motorisation, du volume de trafic international et de transit et du trafic touristique, d'autre part (figure 2.3).



Figure 2.3 Tendances dans le secteur des transports

Transport de marchandises par mode<sup>d</sup>, 2001<sup>e</sup>

Taux de motorisation, 1999



- a) Évolution de l'indice depuis 1990 sur la base de valeurs exprimées en tonnes-kilomètres.  
 b) Évolution de l'indice depuis 1990 sur la base de valeurs exprimées en passagers-kilomètres.  
 c) PIB aux niveaux de prix et parités de pouvoir d'achat de 1995.  
 d) Sur la base de valeurs exprimées en tonnes-kilomètres.  
 e) Ou dernière année disponible.  
 Source : CEMT ; AAMA ; FRI ; OCDE.

## 4.1 Objectifs

Le *Plan directeur des transports* (1991) et le *Plan national pour l'environnement* (1995) fixent aux transports divers objectifs à connotation environnementale. Ils proposent ainsi de réduire la demande de transport et d'éviter les déplacements inutiles, d'améliorer l'efficacité des transports, d'encourager le transfert vers des modes respectueux de l'environnement, d'améliorer la technologie des véhicules, d'utiliser davantage de carburants de substitution et de favoriser la gestion intégrée du trafic. Le *plan pour l'environnement* fixe aussi plusieurs objectifs qualitatifs au secteur des transports, tels que la diminution des émissions de précurseurs de l'ozone ou la réduction de la consommation moyenne des véhicules et, par voie de conséquence, des émissions de CO<sub>2</sub> qu'ils produisent. La réduction, de 60 % entre 1992 et 2003, des émissions de NO<sub>x</sub> produites par le trafic marchandises routier de transit est un objectif implicite du *système d'écopoints* (encadré 2.1). La *Stratégie nationale sur le climat* estime que des mesures axées sur les transports pourraient éviter l'émission de 3.7 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> d'ici à 2010 (chapitre 8).

Le *plan général des transports* de 2002 est axé sur le développement des infrastructures. Il souligne dans son préambule l'importance de la mobilité durable et d'une évolution respectueuse de l'environnement du secteur des transports. Il est le premier texte à envisager un développement intégré des infrastructures (route, rail, voies navigables), sans tenir compte toutefois des considérations environnementales et d'autres aspects des transports sur lesquels les décisions prises en matière d'infrastructures ont des répercussions. L'expérience acquise au travers de l'évaluation environnementale stratégique du projet de corridor danubien pourrait être appliquée à tous les projets d'infrastructure prévus par le plan. L'*efficacité environnementale et l'efficacité économique* de la planification des transports profiteraient d'une approche plus globale qui lierait le renforcement des infrastructures à d'autres questions de transport et assurerait une meilleure cohérence avec les plans d'aménagement du territoire des villes et des provinces, ainsi qu'avec les politiques de gestion de l'air et du climat.

## 4.2 Mesures environnementales dans le secteur des transports

L'Autriche a *beaucoup fait*, de l'échelon national (mesures applicables aux véhicules, aux carburants et au trafic de transit) jusqu'à l'échelon local (gestion du trafic urbain, transports publics locaux et mobilité durable dans les zones touristiques), pour remédier aux effets négatifs des transports sur l'environnement. L'Autriche soutient également les projets de transports écologiquement viables lancés par l'OCDE et d'autres instances internationales.

### Encadré 2.1 Transport transalpin de marchandises

Les transports – bilatéraux, intérieurs et de transit – de marchandises (mesurés en tonnes) traversant les Alpes autrichiennes ont augmenté de 45 % depuis 1994. Le *trafic de transit*, qui représente aujourd'hui plus de la moitié des mouvements de marchandises, a augmenté de 70 %. Il s'effectue en très grande partie entre l'Italie et l'Allemagne et emprunte pour l'essentiel l'*axe du Brenner* sur lequel plus de 70 % des marchandises passent par la route. Le trafic routier transalpin de voyageurs, notamment de touristes, est également important.

Eu égard à l'*importance de la région alpine* pour le secteur autrichien du *tourisme* et à la vigueur de l'*opposition locale* au trafic de marchandises, l'Autriche s'est appliquée à maîtriser le trafic routier de marchandises et à réduire la pollution atmosphérique et le bruit qu'il cause. Il est ainsi *interdit* depuis 1989 aux poids lourds de *circuler de nuit* sur tous les grands axes de transit. L'Autriche perçoit un péage sur l'autoroute du Brenner et fait acquitter, depuis 2002, un droit de circulation sur autoroute par tous les véhicules de plus de 12 tonnes (le droit varie selon les émissions).

L'Autriche a aussi, en application d'un accord de transit conclu avec l'UE, instauré en 1993 un *système de droits de transit fondé sur l'attribution d'écopoints* qui a pour objectif de *réduire de 60 % d'ici la fin de 2003 la pollution atmosphérique causée par les poids lourds qui traversent son territoire en transit*, en encourageant l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement et un *transfert modal* de la route vers le rail et le *transport combiné*. Lors des négociations qui ont précédé son adhésion à l'UE en 1995, l'Autriche a obtenu de pouvoir continuer à appliquer son système d'écopoints jusqu'à la fin de 2003. Ce système prévoit que les poids lourds doivent acheter, pour chaque traversée de l'Autriche, une *autorisation spéciale* contenant un nombre d'écopoints proportionnel aux émissions (en g/kWh) de NO<sub>x</sub> du véhicule. Le nombre total d'écopoints attribués aux différents pays est fixé une fois par an et diminue progressivement pour obtenir la réduction voulue des émissions. Le système *fixe le nombre annuel maximum de traversées* (par exemple, 108 % du nombre de 1991) pour que les avancées environnementales procurées par l'utilisation de technologies plus propres ne soient pas réduites à néant par la croissance du trafic.

Le système est géré par la Commission européenne et mis en œuvre par les autorités autrichiennes. Il s'applique à *toutes les traversées effectuées en transit* par des camions de plus de 7.5 tonnes immatriculés dans l'UE (y compris l'Autriche) ainsi qu'en Suisse, en Slovénie, en Norvège, au Liechtenstein et en Macédoine, pays avec lesquels des accords spéciaux ont été conclus. Les véhicules qui circulent sous le couvert d'autorisations CEMT ou sont immatriculés dans des pays tiers *échappent* au système. Un régime spécial s'applique aux véhicules qui recourent au *transport combiné*. En 2003, un *régime intérimaire jusqu'en 2006* était en négociation dans l'attente d'un accord européen sur la tarification de l'usage des infrastructures routières.

### Encadré 2.1 **Transport transalpin de marchandises (suite)**

Pour encourager le *transfert modal*, l'Autriche *complète le système d'écopoints par un ensemble de mesures* destinées à renforcer les capacités de transport par chemin de fer et de transport combiné sur les grands axes, principalement alpins, de transit. Elle a ainsi adopté des *mesures financières* (financement des investissements en infrastructures de transport combiné à hauteur de 30 % au maximum, selon l'ampleur de la diminution attendue du trafic), des *mesures fiscales* (exonérations partielles ou totales pour les camions autrichiens transportant des marchandises à destination ou au départ de gares de chemin de fer ou acheminés par chemin de fer ; remboursement des droits d'usage des infrastructures routières pour les véhicules circulant à destination ou au départ de terminaux de transport combiné) et des *mesures qui concernent directement les transports* (dérogations à l'interdiction de circuler la nuit ou les week-ends).

La situation a évolué *dans le bon sens* sur le plan de l'utilisation de *véhicules plus respectueux de l'environnement* pour la traversée de l'Autriche. Les résultats sont moins bons en ce qui concerne le *transfert modal*, les *émissions atmosphériques* imputables au transport de marchandises et les niveaux de pollution mesurés sur les axes du Brenner et de l'Inn (dont l'augmentation s'explique par l'*augmentation du trafic* de véhicules échappant à l'application du système).

Les *normes d'émission des voitures* sont rigoureuses depuis déjà longtemps : les convertisseurs catalytiques sont obligatoires de facto pour les nouvelles voitures depuis 1986. L'essence plombée est interdite depuis 1993. La teneur maximale des *carburants routiers* en benzène et en soufre a été abaissée en application d'accords volontaires conclus avec OMV, la multinationale autrichienne du gaz et du pétrole, avant même que le droit communautaire ne l'impose. A l'heure actuelle, les normes d'émission des véhicules et de *qualité des carburants* sont entièrement alignées sur le droit communautaire et l'Autriche participe activement au programme Auto-Oil de l'UE. Les normes relatives aux gaz d'échappement des véhicules sont conformes aux normes Euro III pour les voitures particulières et les véhicules lourds. La réglementation et les programmes de contrôle sont correctement mis en œuvre et le *contrôle technique*, avec contrôle des émissions, est obligatoire pour tous les véhicules. En mars 2003, OMV et l'Automobile Club d'Autriche sont convenus de mettre les carburants désulfurés en vente dès le 1<sup>er</sup> janvier 2004, soit un an avant la date butoir fixée par l'UE, et d'encourager le montage de pièges à particules et autres dispositifs de réduction des émissions sur les véhicules à moteur diesel.

L'Autriche a pris depuis 1989 diverses mesures pour maîtriser le *trafic routier de marchandises* et réduire la pollution qu'il cause : elle interdit ainsi aux poids lourds (sauf ceux qui produisent peu d'émissions) de circuler de nuit sur les grands axes de transit et a instauré en 1992 un système d'écopoints pour les poids lourds qui traversent son territoire. L'Autriche a obtenu en 1995, lors des négociations d'adhésion à l'Union européenne, une période de transition pour le transport par route et par chemin de fer, ainsi que pour le transport combiné. L'efficacité environnementale de telles mesures dépend toutefois de la compétitivité des modes de transport substituables à la route et de la cohérence des politiques menées par l'Autriche et les autres pays alpins (encadré 2.1).

Les *communes* ont pris des initiatives novatrices. Celles qui concernent la gestion du trafic ne sont toutefois pas, pour des raisons institutionnelles, systématiquement intégrées dans les programmes de lutte contre la pollution de l'air et la politique d'aménagement du territoire. Le *plan de protection du climat* que la ville de Vienne a lancé en 1999 pourrait utilement être adopté par d'autres villes. Ce plan, qui mobilise tous les services municipaux, quantifie la réduction des émissions de gaz à effet de serre à réaliser d'ici 2010 et définit 36 mesures à prendre dans les domaines des transports, de l'énergie, du logement, des marchés publics et de la gestion des déchets pour y arriver.

Les *transports publics locaux* sont bien développés. Quelque 4.9 % du produit de l'accise sur les carburants sont affectés à la promotion des transports publics et alloués aux provinces (qui reçoivent 6.6 % supplémentaires de ce produit qu'elles peuvent dépenser à d'autres fins). La plupart des sociétés de transport public appartiennent à l'État fédéral ou aux communes. Les aides versées aux transports publics locaux sont estimées égales à 0.65 % du PIB. Le niveau peu élevé du prix des carburants, la suburbanisation, la fermeture des lignes de chemin de fer les moins rentables et l'extension des aires de stationnement dans les centres villes tendent toutefois à réduire à néant les avancées procurées par les politiques passées et à encourager le recours à la voiture. Ces dix dernières années, les transports publics ont cédé au total trois points en part de marché à la voiture particulière.

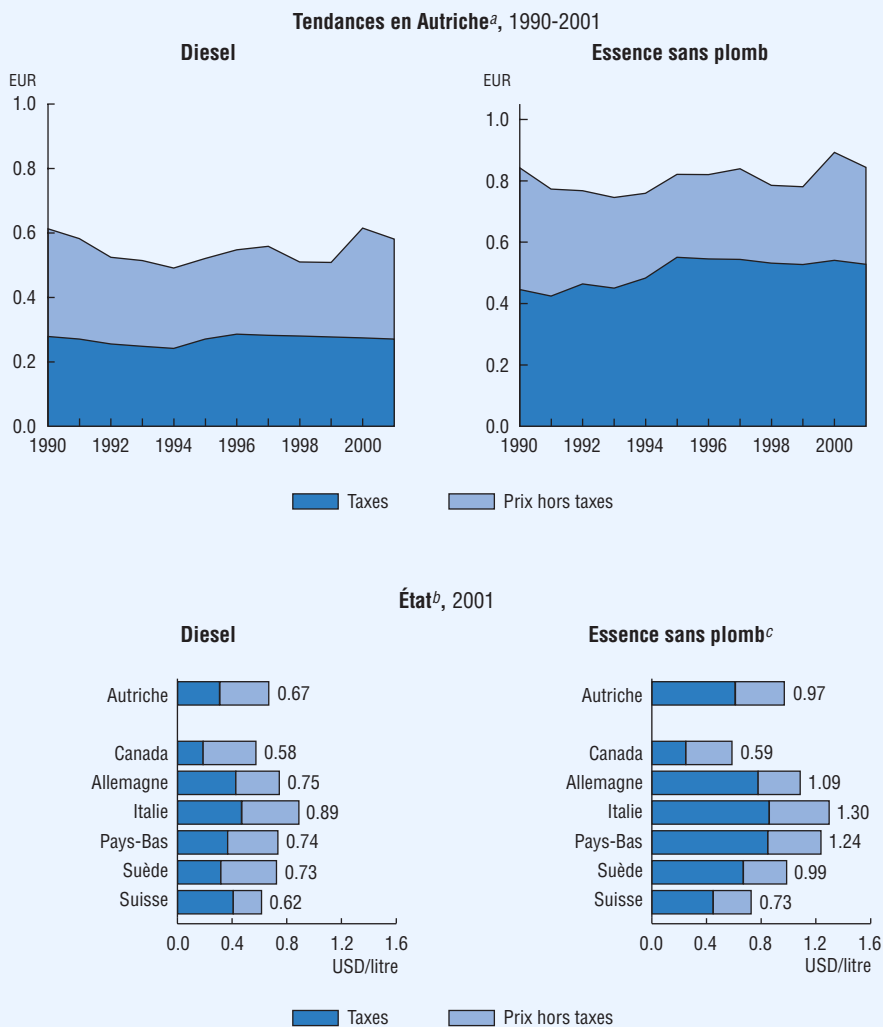
La gestion de la mobilité reste à développer, en dépit de plusieurs initiatives locales et projets pilotes prometteurs, parmi lesquels le projet de gestion de la *mobilité dans l'entreprise* et le projet de mobilité durable dans les *zones touristiques*, qui vise notamment à développer le tourisme sans voiture dans la province de Salzbourg. Ce dernier projet est mis en œuvre en coopération étroite avec les agences de voyages autrichiennes et étrangères et avec le concours financier de l'UE. Les plans de création d'un *réseau intervilles de gestion de la mobilité* s'appuient sur des initiatives similaires dans d'autres pays européens. Le ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie soutient le développement de services intégrés de mobilité et de logistique pour les transports de marchandises. La diffusion de ce type de stratégie mérite d'être encouragée.

### 4.3 *Intégration par la voie du marché dans le secteur des transports : fiscalité et fixation des prix*

Plusieurs mesures visent à rendre les transports respectueux de l'environnement. Les *taxes sur les véhicules à moteur* sont depuis le début des années 90 fonction de la consommation ou de la puissance des moteurs. Les *primes d'assurance* des voitures particulières et des utilitaires légers varient également en fonction de la puissance des moteurs. La taxe sur les véhicules est majorée depuis 1995 de 20 % pour les voitures sans convertisseur catalytique. Des réductions ou exemptions sont prévues pour les *véhicules à faibles émissions* et le *transport combiné rail-route* : les véhicules électriques bénéficient d'une TVA réduite de 40 % et sont exemptés de la taxe sur les véhicules ainsi que de la taxe d'immatriculation, les camions utilisés pour transporter des marchandises à destination ou au départ d'une gare de chemin de fer sont exemptés de la taxe annuelle sur les véhicules à moteur, et les camions acheminés par rail bénéficient d'une réduction de la taxe mensuelle sur les véhicules à moteur qui équivaut à 15 % par voyage. Les biocarburants et le gaz de pétrole liquéfié utilisés par les transports publics locaux sont exemptés de la taxe sur les carburants (tableau 5.2).

Il serait toutefois utile de revoir le système actuel de taxation et de tarification des transports et de la mobilité dans une optique de gestion de l'air. Le *prix des carburants routiers* est en moyenne de 10 à 15 % inférieur à celui d'autres États membres de l'UE (figure 2.4) et les ventes de carburant aux ressortissants des pays limitrophes qui en découlent représentent, d'après des estimations récentes, plus de 7 % en volume du carburant routier consommé en Autriche. Le gazole bénéficie depuis 1991 d'un régime fiscal beaucoup plus avantageux que l'essence. En 2001, l'essence sans plomb coûtait 43 % de plus que le gazole routier. Cela réduit le coût du transport de marchandises par route, dont la part des émissions atmosphériques a augmenté pendant les années 90. À compter de janvier 2004, la fiscalité sur les carburants, inchangée depuis 1995, sera légèrement révisée à la hausse et une légère différenciation en faveur des carburants sans soufre sera introduite. Ces mesures vont dans le bon sens, mais elles ne suffiront pas à décourager les habitants des pays limitrophes de venir s'approvisionner en carburant en Autriche. La taxe d'immatriculation des voitures favorise les véhicules à moteur diesel qui consomment normalement moins et émettent moins de CO<sub>2</sub> que les véhicules à moteur à essence. Comme les droits d'accise font aussi pencher la balance du côté du gazole, les voitures à moteur diesel ont les faveurs du public et leur nombre a d'ailleurs augmenté de façon significative au cours des années 90. Quelque 64 % des voitures neuves immatriculées en 2001 avaient un moteur diesel, ce qui représente le plus fort taux de pénétration de toute l'Union européenne. Les voitures à moteur diesel représentent 35 % du parc autrichien. Le coût de l'*utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail* ainsi qu'à des fins professionnelles est déductible en partie de l'assiette de l'impôt sur le revenu, quoique dans des proportions moindres que dans beaucoup d'autres pays.

Figure 2.4 Prix et taxes des carburants routiers



a) Prix constants 1995.

b) En USD aux prix et parités de pouvoir d'achat courants.

c) Super sans plomb (RON 95) ; Canada : ordinaire sans plomb.

Source : AIE-OCDE.

Les autres instruments par le marché, tels que la *tarification de l'usage des infrastructures routières*, ne sont pas utilisés depuis bien longtemps et doivent leur mise en œuvre au droit communautaire. Les véhicules de plus de 12 tonnes doivent payer depuis 2002 une *redevance autoroutière* dont le montant varie en fonction des émissions (tableau 5.2). Tous les autres véhicules doivent acheter une vignette dont le prix a doublé entre 1997 et 2001. Certains tronçons du réseau autoroutier, dont l'auto-route du Brenner, sont à péage. Le produit de ces redevances et péages est affecté aux infrastructures routières. Ce système cédera la place à la fin de 2003 à un *système de tarification électronique de l'usage des infrastructures routières* qui taxera tous les camions de 3.5 tonnes ou plus au kilométrage.

La *fiscalité et la tarification des transports* doivent être réexaminées. Le calcul des taxes, redevances et péages devrait se faire dans le respect des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur. Les avantages fiscaux accordés au gazole devraient être progressivement réduits, la tarification de l'usage des infrastructures routières devrait se généraliser et gagner en consistance et la promotion des modes de transport respectueux de l'environnement devrait s'intensifier. Cette politique devrait être menée en coopération avec d'autres pays européens et dans la logique de ce qui se fait dans l'UE. L'incitation au renforcement de l'*efficacité des transports* (en termes de consommation d'énergie, de logistique, etc.) et, surtout, à l'amélioration de la *qualité des services* des modes substituables à la route (transports publics, transport de marchandises à longue distance par chemin de fer, transport multimodal, etc.) pourrait aussi être bénéfique pour l'environnement. Le résultat dépendra du degré d'intégration des *coûts externes* des transports dans les prix de transport et de leur répartition entre les modes.

## 5. Intégration de la gestion de l'air dans la politique énergétique

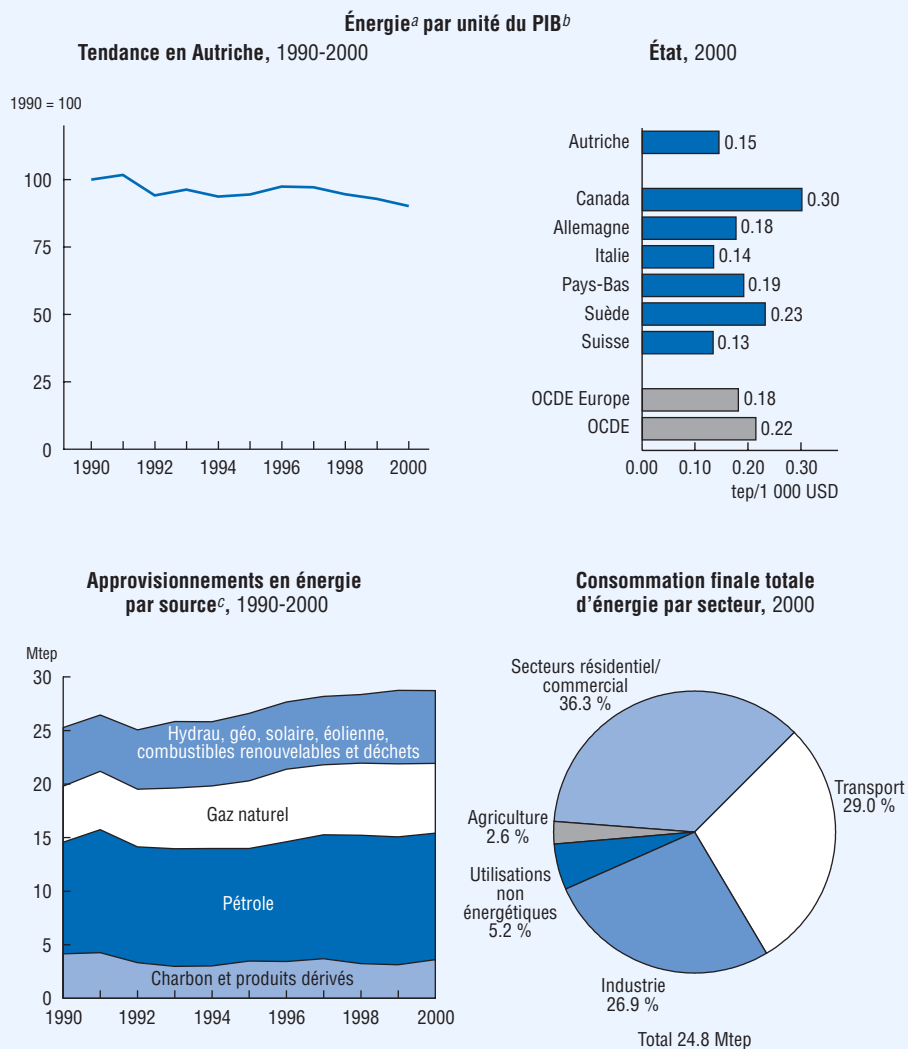
L'Autriche se caractérise déjà par une *intensité énergétique relativement faible* et une palette énergétique qui *fait largement appel aux énergies renouvelables* (hydro-électricité, biomasse, etc.), au chauffage urbain et à la production combinée d'électricité et de chaleur, mais compte à 75 % sur les combustibles fossiles (figure 2.5).

### 5.1 Objectifs

L'Autriche s'est fixé deux objectifs étroitement liés aux préoccupations soulevées par la pollution de l'air et les changements climatiques et conformes aux recommandations formulées en 1995 par l'OCDE : i) améliorer son *efficacité énergétique* ; et à ii) promouvoir le recours aux *énergies renouvelables* (encadré 5.2). Dans cette optique, l'État fédéral et les provinces ont intégré dans leurs stratégies, plans et réglementations d'ambitieux *objectifs chiffrés assortis d'échéances précises*.



Figure 2.5 Intensité et structure énergétiques



- a) Approvisionnements totaux en énergie primaire.  
 b) PIB aux niveaux de prix et parités de pouvoir d'achat de 1995.  
 c) La décomposition ne comprend pas le commerce d'électricité.  
 Source : OCDE ; AIE-OCDE.

La *Stratégie nationale sur le climat* et la *Stratégie de développement durable* ont été adoptées en 2002. La première attribue un rôle de premier plan au secteur de l'énergie qui devrait prendre à son compte près de 40 % de la réduction des émissions nationales de gaz à effet de serre, essentiellement en améliorant l'efficacité du chauffage, tandis que la seconde vise à réduire encore l'*intensité énergétique* de 1.6 % par an (soit un point de mieux que la réduction moyenne de 0.6 % observée au sein de l'UE entre 1990 et 1997) et à augmenter la part des *énergies renouvelables* (23 % à ce jour) d'un point par an jusqu'en 2008-12.

La *loi sur l'électricité telle que modifiée* en 2000 fixe des objectifs ambitieux en matière d'intégration des énergies renouvelables dans la palette énergétique et fait obligation aux fournisseurs d'électricité de tirer une partie de l'électricité qu'ils vendent d'énergies renouvelables. La *loi sur l'électricité verte* adoptée en juillet 2002 vise à faire passer la part de l'électricité provenant d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'électricité de 70 % en 1997 (production des grandes centrales hydroélectriques) à 78.1 % en 2010. La part de l'électricité tirée des nouvelles sources d'énergie renouvelable (biomasse, biogaz, énergie solaire, énergie éolienne) devrait s'élever à 4 % en 2008 (contre 0.5 % en 2000), tandis que l'objectif est fixé à 9 % pour les petites centrales hydroélectriques (jusqu'à 10 MW).

## 5.2 Mesures environnementales dans le secteur de l'énergie

L'Autriche a continué, après la publication de l'Examen des performances environnementales de l'OCDE en 1995, à prendre des mesures en rapport avec l'énergie et le climat dans les secteurs *du logement, des services et de l'industrie* (encadré 2.2). Elle incite ainsi à la conversion aux combustibles à faible teneur en carbone, s'attache à développer l'utilisation des énergies renouvelables, promeut le chauffage urbain et la cogénération, pousse l'industrie à améliorer son efficacité énergétique et à économiser de l'énergie et encourage à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, ainsi que les normes techniques d'isolation thermique des bâtiments fixées dans les règles techniques de construction adoptées par les provinces. L'État fédéral et les provinces coordonnent depuis 1995 les *mesures qu'ils prennent en matière d'efficacité énergétique*. D'autres mesures axées sur le chauffage des locaux et, dans une moindre mesure, la cogénération sont prévues dans le cadre de la *Stratégie nationale sur le climat*.

Les *aides financières* restent un instrument important, dans le secteur du logement en particulier. L'Autriche renonce progressivement à sa politique d'aide financière à la production d'électricité, conformément aux recommandations de l'OCDE. Les systèmes de chauffage alimentés par des sources d'énergie renouvelable qui ne produisent pas d'électricité bénéficient d'*aides à l'investissement* (encadré 5.3). Le *financement public* des mesures prises dans le domaine de l'énergie dans l'optique des

## Encadré 2.2 Découplage dans le secteur de l'énergie

Les performances environnementales du secteur autrichien de l'énergie sont dans l'ensemble *très satisfaisantes*. La plupart des émissions dues à la production d'électricité et au chauffage domestique sont désormais maîtrisées et ont été *découplées* de la production et de la consommation d'énergie, qui ont augmenté respectivement de 13 et 19 %. Les avancées les plus significatives sont à mettre à l'actif des *centrales* thermiques et des installations de cogénération, qui ont réduit leurs émissions de SO<sub>x</sub> de 79 %, de COVNM de 55 %, de NO<sub>x</sub> de 47 % et de CO<sub>2</sub> de 21 %. Elles témoignent de l'efficacité de la réglementation relative à la propreté de l'air et des mesures prises dans le domaine de l'énergie. Les progrès sont également très satisfaisants dans le domaine du *chauffage domestique*. Le passage du charbon au fioul et au gaz et le recours accru au chauffage urbain ont réduit les émissions de SO<sub>x</sub> produites par la combustion du fioul domestique de 62 % et les émissions de CO, qui représentent 40 % de l'ensemble des émissions, de 26 %.

Ces bonnes performances ne laissent toutefois plus guère de marge de progression. L'*évolution future* du marché autrichien de l'énergie devra être suivie de près et évaluée à la lumière des objectifs que l'Autriche s'est engagée à atteindre en matière de réduction des émissions. La demande d'électricité devrait continuer à augmenter dans la plupart des secteurs sous l'effet de la *libéralisation du marché de l'énergie*, mais il semble que la construction de nouvelles grandes centrales hydroélectriques ne soit pas envisageable économiquement et d'un point de vue écologique, ni acceptable aux yeux du public. Le plus gros potentiel restant de réduction des émissions des centrales électriques doit donc être recherché du côté des « nouvelles sources d'énergie renouvelable » et de la baisse des normes d'émission applicables aux grandes installations de combustion jusqu'au niveau permis par les meilleures techniques disponibles, qui pourraient déboucher sur de nouvelles réductions des émissions de NO<sub>x</sub> et de dioxines. Il conviendra cependant d'être très attentif au rapport coût-efficacité d'éventuelles nouvelles mesures réglementaires.

Les petites sources d'émission offrent de meilleures perspectives de progrès. Dans le *secteur du logement*, les mesures axées sur l'amélioration de l'*efficacité énergétique des bâtiments* (rénovation, isolation thermique, « carte d'identité » énergétique harmonisée pour les bâtiments), l'intensification de la promotion des énergies renouvelables et la systématisation du suivi et des contrôles de conformité laissent augurer de nouvelles réductions. L'accomplissement de nouveaux progrès sur le front des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres GES dépend aussi de l'appui apporté par l'Autriche aux projets d'*application conjointe* avec des pays où le potentiel de réduction reste important dans le secteur du logement et où les réductions sont réalisables à moindre coût. Les résultats à moyen et à long terme dépendront avant tout de l'adoption d'une combinaison efficace de mesures dans les domaines de l'énergie, de l'air et du climat ainsi, que de l'élimination des distorsions fiscales dont bénéficient les gros consommateurs d'énergie. Les aides financières continueront à jouer un rôle, notamment dans le secteur du logement, mais leurs effets devraient être régulièrement suivis. La coopération entre l'État fédéral, les provinces et les communes sera essentielle.

changements climatiques s'est élevé à 55 millions EUR par an en moyenne entre 1997 et 2000 (35 millions EUR de l'État fédéral et 20 millions EUR des provinces et des communes). Quelque 90 millions EUR supplémentaires seront affectés d'ici 2010 à la mise en œuvre de la Stratégie nationale sur le climat. Le ministère de l'Économie et de l'Emploi soutient la réalisation d'*audits énergétiques* dans les entreprises. Les mesures destinées à économiser l'énergie dans les *bâtiments publics* bénéficient de *financements tiers*. Une initiative lancée en mars 2001 devrait réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des bâtiments publics fédéraux de 70 à 100 kilotonnes par an, et même de 500 kilotonnes par an si elle était étendue aux autres bâtiments publics.

Les mesures prises dans le *secteur résidentiel* bénéficient d'*aides financières complémentaires de la part des provinces*, généralement dans le cadre de *programmes d'aide au logement*. Plusieurs programmes spéciaux soutiennent l'utilisation d'énergies renouvelables dans les systèmes de chauffage domestique, le raccordement aux réseaux de chauffage urbain et l'isolation thermique. Plus de 33 000 logements ont bénéficié en 1999 d'aides de ce genre, pour un montant total de 228.5 millions EUR (75 millions EUR sous la forme de subventions et le reste sous la forme de prêts et de garanties). Les aides varient sur la base de critères tant sociaux qu'environnementaux. La Stratégie nationale sur le climat appelle les provinces à subventionner davantage les mesures d'isolation thermique et d'amélioration de l'efficacité énergétique en remplaçant les aides normales au logement par des aides à dimension environnementale.

### 5.3 *Intégration par la voie du marché dans le secteur énergétique : fiscalité et fixation des prix*

Un *droit d'accise* est perçu sur les combustibles fossiles autres que le charbon (tableau 5.2). Le fioul domestique est taxé sur la base du droit communautaire. Une *taxe sur la consommation d'énergie* frappe l'électricité et le gaz naturel depuis 1996. La baisse du prix de l'électricité entraînée par la libéralisation de son marché a été suivie en juin 2000 d'un doublement de la taxe sur l'électricité pour freiner l'augmentation de la demande. A compter de janvier 2004, les taxes sur le gaz naturel et sur le fioul à usage résidentiel et industriel augmenteront respectivement de 51 %, 42 % et 67 %. Par ailleurs, une taxe sur le charbon sera instaurée, à laquelle échappera cependant le charbon utilisé dans la production d'électricité et les procédés industriels. Les *dégrèvements* accordés sur les combustibles utilisés dans les installations de cogénération visent à éviter la double imposition (l'électricité étant déjà taxée) et à inciter ces installations à produire plus de chaleur. Les dégrèvements prévus pour les combustibles utilisés pour produire de la chaleur sont fonction de critères d'efficacité énergétique. Quelque 17 % du *produit de la taxe sur la consommation d'énergie*

sont affectés au financement de projets d'économie d'énergie et autres projets environnementaux réalisés par les provinces (12 % environ, soit 50 millions EUR par an) et les communes (5 %). Depuis 2001, les provinces ont tiré 25 millions EUR supplémentaires de l'augmentation de la taxe (chapitre 5).

Les aides fédérales à l'investissement dans la *production d'électricité* à partir d'énergies renouvelables vont en diminuant depuis l'instauration en 2002 d'un *système de tarifs d'achat* qui oblige les distributeurs d'acheter de l'électricité tirée de certaines énergies renouvelables à des prix supérieurs aux prix du marché (chapitre 5). Les distributeurs d'électricité des provinces peuvent recouvrer les surcoûts générés par ce système en ajoutant une redevance de raccordement supplémentaire aux droits d'accès acquittés par les consommateurs. Depuis janvier 2003, les tarifs d'achat pratiqués sont fixés par le gouvernement fédéral pour une période de dix ans, ce qui crée des incitations plus claires en faveur de l'investissement dans le secteur des énergies renouvelables. Ces mesures contribuent à transférer la charge financière liée à la réalisation des objectifs fixés en matière d'électricité verte du contribuable au consommateur d'électricité. La charge financière est toutefois inégalement répartie entre les consommateurs, et les distorsions du régime d'aides avantagent les gros consommateurs d'énergie et les combustibles très polluants, tels que le charbon. Les industries manufacturières grosses consommatrices d'énergie bénéficient d'un système de *remboursement d'impôts* qui s'applique dès que le montant total de la taxe sur la consommation d'énergie excède 0.35 % de la valeur nette de la production. Les entreprises bénéficiaires sont de ce fait exemptées, d'après les estimations, de près de la moitié de la taxe sur la consommation d'énergie. En outre, la baisse des prix consécutive à la *libéralisation des marchés de l'électricité et du gaz naturel* de 2001-02 a surtout avantagé les gros consommateurs, alors qu'elle a été contrebalancée pour les petits consommateurs, et notamment les ménages, par la hausse des taxes.

Il est nécessaire de réexaminer plus avant la *fiscalité et la tarification de l'énergie*, ainsi que le plafonnement de la taxe dont bénéficient les entreprises grosses consommatrices d'énergie, notamment au regard des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, en tenant compte de l'efficacité tant environnementale qu'économique du système, et en particulier des questions de compétitivité et redistribution. Cette révision devrait être engagée avec les ministères compétents et en concertation avec l'industrie.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b> .....	15
1. Gestion de l'environnement .....	16
Mise en œuvre de mesures environnementales plus efficaces.....	16
Air.....	18
Eau.....	20
Nature et biodiversité .....	22
2. Vers un développement durable .....	23
Intégration des préoccupations environnementales dans les décisions économiques.....	23
Intégration des préoccupations environnementales et sociales.....	25
Gestion durable des forêts .....	27
3. Coopération environnementale internationale .....	29

### Partie I

## GESTION ENVIRONNEMENTALE

<b>2. GESTION DE L'AIR</b> .....	33
Recommandations.....	34
Conclusions .....	34
1. Cibles et objectifs de la gestion de l'air .....	36
2. Cadre de la gestion de l'air.....	39
2.1 Volonté d'efficacité.....	39
2.2 Perspectives d'amélioration des résultats et de l'efficacité .....	40
3. Réduction des émissions atmosphériques et amélioration de la qualité de l'air .....	42
3.1 Émissions atmosphériques.....	42
3.2 Qualité de l'air ambiant.....	46
4. Intégration des objectifs de gestion de l'air dans la politique des transports.....	47
4.1 Objectifs .....	49
4.2 Mesures environnementales dans le secteur des transports.....	49
4.3 Intégration par la voie du marché dans le secteur des transports : fiscalité et fixation des prix .....	53

5. Intégration de la gestion de l'air dans la politique énergétique.....	55
5.1 Objectifs .....	55
5.2 Mesures environnementales dans le secteur de l'énergie .....	57
5.3 Intégration par la voie du marché dans le secteur énergétique : fiscalité et fixation des prix .....	59
<b>3. GESTION DE L'EAU .....</b>	<b>61</b>
Recommandations.....	62
Conclusions .....	62
1. Objectifs poursuivis dans les années 90.....	63
2. Vers des objectifs ambitieux de qualité de l'eau .....	64
2.1 Qualité de l'eau dans les rivières et les lacs .....	64
2.2 Qualité des eaux souterraines .....	68
3. Fourniture des services d'eau à la population : l'Autriche en tête.....	69
3.1 Approvisionnement en eau .....	69
3.2 Raccordements à l'assainissement et traitement des eaux usées.....	70
4. Utilisation de l'eau et traitement des eaux usées dans l'industrie.....	72
5. Intégration de la politique agricole et de la politique de l'eau .....	74
6. Dépenses, financements et redevances sur l'eau.....	77
6.1 Dépenses et financements.....	77
6.2 Structure des redevances sur l'eau.....	80
<b>4. NATURE ET BIODIVERSITÉ.....</b>	<b>83</b>
Recommandations.....	84
Conclusions .....	84
1. Objectifs et cadre institutionnel.....	85
2. Tendances relatives à la biodiversité.....	87
2.1 Flore et faune .....	87
2.2 Habitats.....	88
3. Protection de zones spéciales : vers un réseau cohérent .....	90
3.1 Parcs nationaux.....	92
3.2 Réseaux internationaux de sites naturels .....	92
4. Prise en compte de la nature dans l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles.....	93
4.1 Aménagement du territoire.....	93
4.2 Forêts .....	93
4.3 Agriculture.....	94
4.4 Tourisme .....	95
5. Coopération internationale .....	96
5.1 Coopération régionale .....	96
5.2 Conventions internationales .....	98

## Partie II

**DÉVELOPPEMENT DURABLE**

<b>5. INTERFACE ENVIRONNEMENT-ÉCONOMIE</b> .....	101
Recommandations.....	102
Conclusions .....	103
Intégration des préoccupations environnementales dans les décisions économiques.....	103
Mise en œuvre de mesures environnementales plus efficaces.....	104
1. Développement durable.....	106
1.1 Découplage des pressions sur l'environnement de la croissance économique.....	106
1.2 Développement durable : stratégie, institutions, mise en œuvre .....	110
1.3 Le développement durable dans la pratique : intégration des préoccupations d'environnement dans les politiques sectorielles .....	112
1.4 Dépenses de lutte contre la pollution.....	121
2. Gestion de l'environnement .....	123
2.1 Cadre institutionnel et réglementaire.....	123
2.2 Instruments réglementaires.....	128
2.3 Aide publique destinée à stimuler les investissements environnementaux .....	130
2.4 Redevances d'utilisation et de pollution.....	132
2.5 Initiatives volontaires .....	135
<b>6. INTERFACE ENVIRONNEMENT-SOCIAL</b> .....	137
Recommandations.....	138
Conclusions .....	138
1. Politique de l'emploi et environnement .....	139
2. Démocratie environnementale : participation, information et accès.....	143
2.1 Partenariats sociaux et participation du public .....	143
2.2 Diffusion des informations sur l'environnement.....	146
2.3 Accès du public à l'information environnementale.....	146
2.4 Procédures d'appel et poursuite des pollueurs .....	147
3. Éducation et sensibilisation à l'environnement.....	148
3.1 Éducation environnementale .....	148
3.2 Sensibilisation aux problèmes d'environnement.....	149
4. État de l'environnement et risques pour la santé.....	150



## 7. INTÉGRATION SECTORIELLE : GESTION DURABLE DES FORÊTS

Recommandations.....	151
Conclusions .....	152
1. Principaux objectifs de la politique forestière.....	154
2. Superficie et ressources forestières .....	157
3. Qualité des forêts.....	159
4. Cadre juridique et réglementaire .....	162
5. Gestion durable des forêts .....	164
5.1 Gestion et protection des forêts .....	164
5.2 Écocertification.....	166
5.3 Assistance financière.....	167

### Partie III

## ENGAGEMENTS INTERNATIONAUX

<b>8. ENGAGEMENTS ET COOPÉRATION INTERNATIONALE .....</b>	<b>171</b>
Recommandations.....	172
Conclusions .....	172
1. Objectifs .....	174
2. Protection du climat .....	175
2.1 Tendances .....	175
2.2 Stratégie climatique actuelle.....	178
2.3 Perspectives et évaluation.....	180
3. Pollution transfrontière.....	181
3.1 Pollution atmosphérique à longue distance .....	181
3.2 Pollution transfrontière des cours d'eau .....	182
3.3 Incidences environnementales transfrontières.....	186
4. Commerce international et environnement .....	186
4.1 Substances appauvrissant la couche d'ozone .....	186
4.2 Déchets dangereux.....	187
4.3 Produits chimiques dangereux.....	188
4.4 Bois tropicaux.....	189
4.5 Espèces menacées d'extinction .....	190
5. Financement du développement.....	190
5.1 Aide publique au développement .....	190
5.2 Autres formes d'aide bilatérale.....	192
5.3 Crédits et garanties de crédit à l'exportation .....	193

## RÉFÉRENCES

I.A	Données sur l'environnement.....	196
I.B	Données économiques.....	198
I.C	Données sociales.....	200
II.A	Liste d'accords multilatéraux (mondiaux).....	202
II.B	Liste d'accords multilatéraux (régionaux).....	208
III.	Abréviations.....	212
IV.	Contexte physique.....	214
V.	Faits relatifs à l'environnement (1995-2002).....	216
VI.	Sites Web liés à l'environnement.....	222

## LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET ENCADRÉS

### Figures

Carte de l'Autriche.....	14
2.1 Émissions atmosphériques .....	43
2.2 Tendances des émissions par secteur.....	44
2.3 Tendances dans le secteur des transports.....	48
2.4 Prix et taxes des carburants routiers .....	54
2.5 Intensité et structure énergétiques .....	56
3.1 Qualité de l'eau des rivières en Autriche .....	67
3.2 Concentrations en nitrates dans les eaux souterraines.....	69
3.3 Population raccordée à une station publique d'épuration des eaux usées .....	71
3.4 Tendances dans l'industrie des pâtes et papiers .....	73
3.5 Intrants agricoles .....	75
3.6 Rejets de substances nutritives par les ménages versus population totale .....	75
4.1 État de la faune en Autriche .....	89
4.2 Principales zones protégées.....	91
5.1 Structure et tendances économiques.....	107
5.2 Structure de l'administration environnementale du ministère de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de la Gestion des eaux .....	125
6.1 Indicateurs sociaux .....	142
7.1 État des ressources forestières .....	158
8.1 Aide publique au développement.....	191

### Tableaux

2.1 Normes nationales et européennes de qualité de l'air ambiant .....	37
2.2 Structure et évolution des émissions .....	45
3.1 État biologique des cours d'eau.....	66
3.2 Taux de raccordement aux réseaux d'assainissement et stations d'épuration.....	71
3.3 Évolution des rejets de DCO de certaines branches de l'industrie.....	72
3.4 Syndicats et coopératives de l'eau en Haute-Autriche .....	79
4.1 Principaux textes législatifs provinciaux relatifs à la conservation de la nature .....	86
4.2 Plantes vasculaires : espèces en danger ou menacées d'extinction.....	88
4.3 Principales aires protégées nationales .....	91
4.4 Nombre d'exploitations agricoles .....	95

5.1	Tendances économiques et pressions sur l'environnement .....	108
5.2	Principales taxes environnementales sur le transport et l'énergie .....	117
5.3	Dépenses de lutte contre la pollution .....	122
5.4	Législation fédérale sur l'environnement .....	126
5.5	Soutien du Fonds fédéral pour l'environnement à des projets d'énergies de substitution .....	131
5.6	Principales redevances d'environnement .....	133
6.1	Répartition de la population entre les provinces (Länder) .....	141
7.1	Échanges de bois d'œuvre et d'autres produits de la filière bois .....	157
7.2	Domaines forestiers privés et superficie forestière .....	164
7.3	Aides budgétaires au titre du programme de subventions forestières .....	168
8.1	Émissions de GES : estimations et projections .....	177
8.2	Émissions de CO <sub>2</sub> dues à la combustion d'énergie, par source et secteur .....	178
8.3	Avancées et résultats obtenus au regard des objectifs internationaux de réduction des émissions acidifiantes .....	183
8.4	Aide au développement de l'Autriche consacrée à l'environnement .....	191
I.A	Données sur l'environnement .....	196
I.B	Données économiques .....	198
I.C	Données sociales .....	200
II.A	Liste d'accords multilatéraux (mondiaux) .....	202
II.B	Liste d'accords multilatéraux (régionaux) .....	208

## Encadrés

2.1	Transport transalpin de marchandises .....	50
2.2	Découplage dans le secteur de l'énergie .....	58
3.1	Changements institutionnels .....	65
3.2	Évolution du secteur de l'eau : l'amélioration du rapport coût-efficacité .....	78
3.3	Protection contre les inondations et les risques naturels et programme « Rivières vivantes » .....	81
4.1	Coopération transfrontalière en matière de protection de la nature .....	97
4.2	Chasse et conservation de la nature .....	99
5.1	Contexte économique .....	109
5.2	Priorités de la politique énergétique .....	113
5.3	Trois fonds fédéraux à l'appui des investissements environnementaux .....	115
6.1	Contexte social .....	140
6.2	Programme Local Action 21 .....	144
6.3	ONG environnementales .....	145
7.1	Caractéristiques du secteur forestier autrichien .....	155
7.2	Processus mondiaux et européens .....	160
8.1	Évolution des émissions de gaz à effet de serre .....	176
8.2	Coopération internationale concernant le Danube .....	184

## Symboles

Les symboles suivants sont utilisés dans les figures et les tableaux :

- . . : non disponible ;
- : nul ou négligeable ;
- . : point décimal.

## Groupements de pays

OCDE Europe : Tous les pays européens de l'OCDE, c'est-à-dire les pays de l'Union européenne plus la Hongrie, l'Islande, la Norvège, la Pologne, la République slovaque, la Suisse, la République tchèque et la Turquie.

OCDE : Les pays de l'OCDE Europe plus l'Australie, le Canada, la République de Corée, les États-Unis, le Japon, le Mexique et la Nouvelle-Zélande.

Les regroupements de pays peuvent comprendre des estimations du Secrétariat.

Le signe \* indique : Tous les pays ne sont pas inclus.

## Unité monétaire

Unité monétaire : euro (EUR)

Sur la moyenne de 2002, 1.063 EUR = 1 USD.

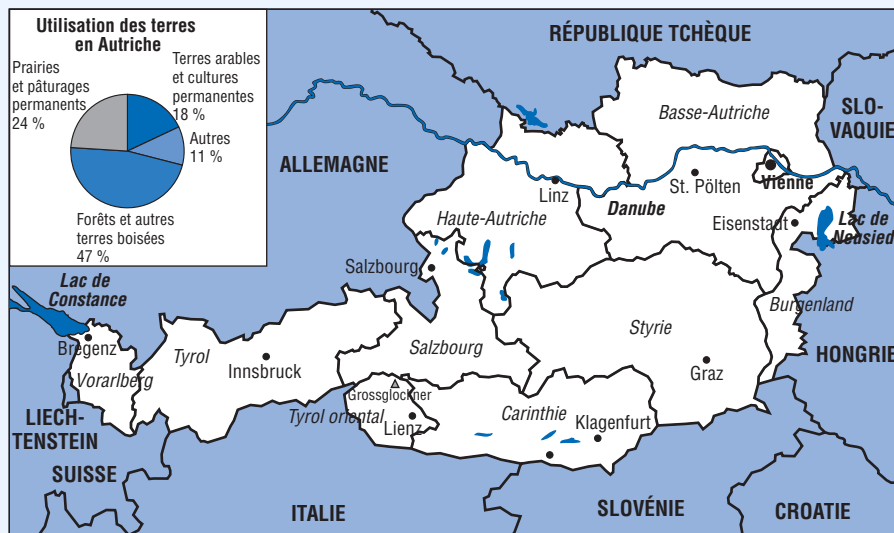
## Informations chiffrées

Les informations chiffrées présentées dans ce rapport correspondent à des données disponibles en mars 2003.

## LISTE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPE D'EXAMEN

M. István Pomazi	Expert du pays examinateur : Hongrie
M. Andrea Semadeni	Expert du pays examinateur : Suisse
M. Charles Zimmer	Expert du pays examinateur : Luxembourg
M. Christian Avérous	Secrétariat de l'OCDE
M. Gérard Bonnis	Secrétariat de l'OCDE
Mme Martha Heitzmann	Secrétariat de l'OCDE
Mme Myriam Linster	Secrétariat de l'OCDE
Mme Kumi Kitamori	Secrétariat de l'OCDE
M. Eduard Goldberg	Secrétariat de l'OCDE (Consultant)

## Carte de l'Autriche



Source : OCDE.

## RÉFÉRENCES

- I.A Données sur l'environnement
- I.B Données économiques
- I.C Données sociales
- II.A Liste d'accords multilatéraux (mondiaux)
- II.B Liste d'accords multilatéraux (régionaux)
- III. Abréviations
- IV. Contexte physique
- V. Faits relatifs à l'environnement (1995-2002)
- VI. Sites Web liés à l'environnement



## I.A: DONNÉES SUR L'ENVIRONNEMENT (1)

	CAN	MEX	USA	JPN	KOR	AUS	NZL	AUT	BEL	CZE	DNK	FIN	
<b>SOLS</b>													
Superficie totale (1000 km <sup>2</sup> )		9971	1958	9364	378	99	7713	270	<b>84</b>	31	79	43	338
Principales zones protégées (% de la superficie totale)	2	9.6	8.2	21.2	6.8	6.9	7.7	23.5	<b>29.2</b>	2.8	16.2	32.0	8.4
Utilisation d'engrais azotés (t/km <sup>2</sup> de terre arable)		3.8	4.9	5.7	11.3	21.9	1.9	59.0	<b>7.9</b>	17.0	7.1	10.3	7.1
Utilisation de pesticides (t/km <sup>2</sup> de terre arable)		0.07	0.13	0.20	1.50	1.29	0.06	0.82	<b>0.24</b>	1.15	0.13	0.12	0.05
<b>FORÊTS</b>													
Superficie des forêts (% des terres)		45.3	33.4	32.6	66.8	65.2	19.4	29.5	<b>47.6</b>	22.2	34.1	10.5	75.5
Utilisation des ressources forestières (récoltes/croissance)		0.4	0.2	0.6	0.3	0.1	0.6	0.6	<b>0.7</b>	0.9	0.7	0.6	0.8
Importations de bois tropicaux (USD/hab.)	3	1.6	0.2	2.2	10.7	6.1	4.0	3.4	<b>0.4</b>	24.2	0.3	3.8	1.4
<b>ESPECES MENACÉES</b>													
Mammifères (% des espèces connues)		32.6	33.2	10.5	24.0	17.0	23.2	15.2	<b>26.2</b>	31.6	33.3	22.0	11.9
Oiseaux (% des espèces connues)		13.1	16.9	7.2	12.9	14.1	12.1	25.3	<b>26.0</b>	27.5	55.9	13.2	13.3
Poissons (% des espèces connues)		7.5	5.7	2.4	24.0	1.3	0.7	0.8	<b>41.7</b>	54.3	29.2	15.8	11.8
<b>EAU</b>													
Prélèvements d'eau (% du volume brut annuel disponible)		1.6	15.3	19.0	20.5	33.9	6.2	0.6	<b>4.2</b>	45.1	11.5	12.3	2.1
Traitement public des eaux usées (% de population desservie)		72	24	71	64	70	..	80	<b>86</b>	38	64	89	81
Prises de poissons (% des prises mondiales)		1.0	1.4	5.0	5.3	1.9	0.2	0.6	-	-	-	1.6	0.2
<b>AIR</b>													
Émissions d'oxydes de soufre (kg/hab.)		82.3	12.2	62.7	6.9	24.8	96.0	11.6	<b>5.0</b>	20.1	25.8	5.2	14.6
(kg/1000 USD PIB)	4	3.1	1.6	2.0	0.3	2.1	4.1	0.7	<b>0.2</b>	0.9	2.0	0.2	0.6
variation en % (1990-fin 1990s)		-22	..	-20	-3	-29	-4	20	<b>-55</b>	-37	-86	-85	-71
Émissions d'oxydes d'azote (kg/hab.)		66.8	12.0	84.4	13.1	23.4	135.4	53.4	<b>22.6</b>	35.7	38.6	38.9	45.6
(kg/1000 USD PIB)	4	2.5	1.6	2.7	0.5	2.0	5.7	3.1	<b>0.9</b>	1.5	3.0	1.5	1.9
variation en % (1990-fin 1990s)		-2	18	5	-	17	17	18	<b>-9</b>	16	-47	-25	-21
Émissions de dioxyde de carbone (t./hab.)	5	16.7	3.8	20.8	9.3	9.5	17.2	8.4	<b>7.7</b>	11.8	11.9	9.4	10.8
(t./1000 USD PIB)	4	0.62	0.45	0.63	0.38	0.68	0.71	0.45	<b>0.32</b>	0.48	0.91	0.37	0.45
variation en % (1990-2000)		22	24	18	13	88	26	38	<b>9</b>	14	-19	2	5
<b>PRODUCTION DE DÉCHETS</b>													
Déchets industriels (kg/1000 USD PIB)	4, 6	..	50	..	40	60	110	30	<b>80</b>	60	70	20	150
Déchets municipaux (kg/hab.)	7	350	320	760	410	360	690	380	<b>560</b>	550	330	660	460
Déchets nucléaires (t./Mtep de ATEP)	8	4.7	0.1	0.9	1.7	3.5	-	-	-	2.2	1.0	-	2.2
<b>DÉPENSES LCP (% du PIB)</b>													
	9	1.1	0.7	1.6	1.4	1.5	0.8	..	<b>2.4</b>	1.5	1.7	..	0.8

.. non disponible. - nul ou négligeable. x données incluses dans la Belgique.

1) Les données se rapportent à la dernière année disponible. Elles comprennent des chiffres provisoires et des estimations du Secrétariat.

Les totaux partiels sont soulignés. Les variations de définition peuvent limiter la comparabilité entre les pays.

2) Les données se réfèrent aux catégories I à VI de l'UICN; AUS, HUN, ITA, LUX, NOR, POL, TUR: données nationales.

3) Importations totales de liège et de bois en provenance des pays tropicaux non-OCDE.

4) PIB aux prix et parités de pouvoir d'achat de 1995.

Source: Compendium de données OCDE sur l'environnement.

## OCDE EPE / DEUXIÈME CYCLE

FRA	DEU	GRC	HUN	ISL	IRL	ITA	LUX	NLD	NOR	POL	PRT	SLO	ESP	SWE	CHE	TUR	UKD*	OCDE*
549	357	132	93	103	70	301	3	42	324	313	92	49	506	450	41	779	245	34777
10.1	26.9	2.6	9.1	9.5	0.9	9.1	6.5	11.6	7.6	9.7	6.6	21.6	8.4	8.1	18.0	3.8	20.4	12.4
12.4	15.3	7.3	6.4	9.8	43.1	7.6	x	30.5	11.4	6.0	3.9	4.5	5.8	6.9	11.8	5.1	16.0	6.2
0.51	0.26	0.29	0.10	-	0.25	0.44	0.63	0.98	0.04	0.06	0.50	0.21	0.18	0.06	0.33	0.13	0.52	<u>0.21</u>
31.4	30.1	22.8	18.9	1.3	8.8	23.3	34.4	9.2	39.2	29.7	37.9	42.2	32.3	73.5	31.7	26.9	10.5	33.9
0.7	0.4	0.6	0.6	-	0.6	0.3	0.5	0.6	0.5	0.6	0.8	0.5	0.5	0.7	0.5	0.4	0.7	<u>0.5</u>
6.8	1.8	2.8	0.1	2.8	11.2	7.1	-	15.6	3.6	0.3	17.9	0.1	6.2	2.2	0.6	0.5	2.7	4.0
19.7	36.7	37.9	71.1	-	6.5	40.7	51.6	15.6	3.4	14.6	17.3	22.2	21.2	23.1	34.2	22.2	21.9	..
14.3	29.2	13.0	18.8	34.7	21.8	18.4	50.0	27.1	7.7	14.7	13.7	14.4	14.1	19.2	42.6	6.7	6.4	..
7.5	68.2	24.3	32.1	-	33.3	31.8	27.9	82.1	-	9.6	18.6	23.8	29.4	7.9	44.7	9.9	11.1	..
16.9	22.3	12.1	4.7	0.1	2.3	32.1	3.7	5.2	0.7	16.9	15.1	1.4	28.6	1.5	4.8	17.0	20.7	11.4
77	91	56	32	33	73	63	95	98	73	55	46	49	48	86	96	17	95	<u>64</u>
0.6	0.2	0.1	-	2.1	0.3	0.3	-	0.5	2.9	0.2	0.2	-	1.0	0.4	-	0.5	0.8	27.4
14.3	10.1	51.4	58.5	33.4	42.2	16.0	7.1	5.7	6.4	39.1	37.6	33.2	40.3	8.0	3.9	33.0	19.9	32.7
0.7	0.4	3.7	5.7	1.3	1.7	0.8	0.2	0.2	0.2	4.3	2.4	3.3	2.4	0.4	0.1	5.3	1.0	1.5
-34	-84	7	-41	14	-14	-46	-79	-55	-46	-53	4	-67	-25	-48	-35	..	-68	-33
28.3	19.9	36.3	22.0	91.7	32.2	25.8	38.8	26.6	53.7	21.7	37.1	24.1	32.9	30.2	14.8	14.1	26.9	40.3
1.3	0.9	2.6	2.1	3.5	1.4	1.2	0.9	1.1	2.1	2.4	2.4	2.4	2.0	1.4	0.6	2.3	1.3	1.9
-12	-40	17	-7	-2	3	-24	-27	-27	6	-35	17	-43	6	-23	-32	48	-42	-4
6.0	10.0	8.0	5.5	7.7	11.0	7.4	18.4	10.9	7.7	7.7	6.0	6.6	7.2	5.3	5.6	3.1	9.2	11.2
0.26	0.43	0.54	0.49	0.29	0.40	0.34	0.43	0.44	0.29	0.85	0.36	0.63	0.40	0.23	0.20	0.49	0.44	0.51
-3	-15	23	-18	8	29	8	-23	11	21	-16	49	-36	35	-2	-5	49	-3	13
80	30	50	20	1	60	20	140	30	30	160	80	80	40	110	10	30	40	70
510	540	430	450	700	560	500	640	610	620	290	450	320	660	450	650	390	560	540
4.4	1.2	-	1.8	-	-	-	-	0.2	-	-	-	2.5	1.4	4.6	2.4	-	3.4	1.5
1.6	1.6	1.0	1.5	..	0.6	0.9	..	2.0	..	2.0	0.8	0.8	0.8	0.8	1.6	1.1	0.7	..

UKD: pesticides et esp. protégées: Grande Bretagne; prélèv. d'eau et trait. public des eaux usées: Angleterre et Pays de Galles.

5) CO<sub>2</sub> dû à l'utilisation d'énergie uniquement; les soutages marins et aéronautiques internationaux sont exclus.

6) Déchets en provenance des industries manufacturières.

7) CAN, NZL: déchets des ménages uniquement.

8) Combustibles irradiés produits dans les centrales nucléaires, en tonnes de métal lourd, par millions de tonnes équivalent pétrole d'approvisionnement total en énergie primaire.

9) Dépenses des ménages exclues.

**I.B: DONNÉES ÉCONOMIQUES (1)**

	CAN	MEX	USA	JPN	KOR	AUS	NZL	<b>AUT</b>	BEL	CZE	DNK
<b>PRODUIT INTÉRIEUR BRUT</b>											
PIB, 2001 (milliards USD aux prix et PPA 1995)	842	812	9156	3131	674	474	72	<b>198</b>	258	139	138
variation en % (1990-2001)	33.4	40.7	39.1	14.6	87.1	44.0	32.6	<b>27.0</b>	24.6	3.8	26.9
par habitant, 2001 (1000 USD/hab.)	27.1	8.2	32.1	24.6	14.2	24.5	18.7	<b>24.4</b>	25.1	13.6	25.8
Exportations, 2001 (% du GDP)	43.3	27.5	10.3	10.4	42.9	22.4	36.6	<b>52.2</b>	86.8	71.4	45.3
<b>INDUSTRIE</b> 2											
Valeur ajoutée dans l'industrie (% du PIB)	31	28	25	32	44	26	27	<b>33</b>	28	41	27
Production industrielle: variation en % (1990-2001)	36.0	42.6	41.6	-5.3	135.8	28.2	19.1	<b>45.4</b>	15.2	-18.6	41.9
<b>AGRICULTURE</b>											
Valeur ajoutée dans l'agriculture (% du PIB)	3	3	4	2	1	5	4	<b>2</b>	1	4	3
Production agricole: variation en % (1990-2001)	13.9	33.4	20.3	-9.2	26.2	28.0	29.0	<b>4.3</b>	17.2	..	2.3
Cheptel, 2001 (million équ. têtes d'ovins)	103	276	786	55	27	295	102	<b>18</b>	30	14	25
<b>ÉNERGIE</b>											
Approvisionnement total, 2000 (Mtep)	251	154	2300	525	194	110	19	<b>29</b>	59	40	19
variation en % (1990-2000)	20.0	23.8	19.3	19.6	109.1	25.9	32.9	<b>13.3</b>	22.3	-14.8	7.7
Intensité énergétique, 2000 (tep/1000 USD PIB)	0.30	0.19	0.25	0.17	0.30	0.24	0.26	<b>0.15</b>	0.23	0.30	0.14
variation en % (1990-2000)	-8.7	-12.2	-13.2	3.9	15.1	-10.5	2.1	<b>-9.8</b>	-0.8	-15.0	-14.4
Structure de l'approvisionnement en énergie, 2000 (%)	4										
Combustibles solides	12.0	4.6	23.6	17.9	21.7	43.1	5.4	<b>12.5</b>	14.2	52.2	20.7
Pétrole	34.7	61.8	38.7	50.5	53.6	33.2	33.9	<b>41.1</b>	40.4	19.1	45.0
Gaz	29.4	21.7	23.7	12.3	8.8	17.5	27.1	<b>22.7</b>	22.7	18.2	22.9
Nucléaire	7.5	1.4	9.1	16.0	14.7	..	..	..	21.3	8.6	..
Hydro, etc.	16.5	10.4	5.0	3.3	1.3	6.3	33.5	<b>23.7</b>	1.3	1.9	11.3
<b>TRANSPORTS ROUTIERS</b> 5											
Volumes de la circulation routière par habitant, 1999 (1000 véh.-km/hab.)	9.4	0.6	15.8	6.0	1.8	9.3	8.0	<b>7.8</b>	8.7	3.1	8.4
Parc de véhicules routiers, 1999 (10 000 véhicules)	1784	1459	21533	7003	1116	1199	231	<b>485</b>	512	373	223
variation en % (1990-1999)	7.8	47.7	14.1	24.0	228.9	22.7	25.2	<b>31.3</b>	20.2	43.7	17.9
par habitant (véh./100 hab.)	58	15	79	55	24	63	61	<b>60</b>	50	36	42

.. non disponible. - nul ou négligeable. x données incluses dans la Belgique.

- 1) Les données peuvent inclure des chiffres provisoires et des estimations du Secrétariat. Les totaux soulignés sont partiels.
- 2) Valeur ajoutée: industries extractives et manufacturières, électricité, gaz, eau et construction; production: exclut la construction.

Source: Compendium de données OCDE sur l'environnement.

## OCDE EPE / DEUXIÈME CYCLE

FIN	FRA	DEU	GRC	HUN	ISL	IRL	ITA	LUX	NLD	NOR	POL	PRT	SLO	ESP	SWE	CHE	TUR	UKD	OCDE
124	1393	1921	165	117	8	112	1288	20	398	120	352	167	58	739	206	200	391	1293	24965
24.6	22.0	19.0	31.2	12.2	31.8	115.0	19.0	86.5	34.4	41.9	44.6	33.7	14.9	33.5	20.6	10.3	31.6	28.3	30.6
23.9	23.5	23.3	15.5	11.5	26.8	29.1	22.2	44.5	24.9	26.5	9.1	16.6	10.8	18.4	23.2	27.7	5.7	21.6	22.0
40.4	28.2	35.0	24.5	60.6	39.8	94.5	28.3	153.6	65.8	46.2	29.8	31.5	75.9	29.9	46.5	43.8	35.0	27.1	21.6
34	25	30	21	34	29	41	29	21	27	43	35	31	35	30	28	30	30	28	28
63.2	19.0	14.0	14.1	54.0	..	256.6	14.2	28.9	20.7	41.1	64.3	24.7	0.2	21.7	40.0	26.1	38.2	10.0	<u>23.6</u>
4	3	1	8	4	11	4	3	1	3	2	4	4	5	4	2	2	15	1	2
-13.7	2.0	-2.9	16.9	-13.0	9.1	10.3	7.2	x	-0.6	-15.2	-16.2	0.5	..	12.8	-9.3	-7.0	7.8	-11.2	..
9	164	124	21	13	1	54	71	x	46	9	57	19	7	96	13	12	117	117	2682
33	257	340	28	25	3	15	172	4	76	26	90	25	17	125	47	27	77	233	5317
15.0	13.8	-4.5	27.9	-12.9	63.5	39.8	13.1	3.1	14.0	19.4	-9.9	43.4	-19.5	37.9	1.7	6.1	46.4	9.5	17.8
0.27	0.19	0.18	0.18	0.22	0.46	0.14	0.14	0.20	0.19	0.22	0.26	0.15	0.31	0.17	0.23	0.13	0.18	0.18	0.22
-7.0	-4.8	-19.3	1.5	-19.4	27.8	-30.7	-3.2	-41.9	-14.2	-14.6	-37.0	9.3	-27.6	6.2	-14.6	-2.5	3.0	-12.7	-8.9
15.7	5.7	23.7	32.5	16.2	2.9	18.2	7.5	3.9	10.8	3.9	62.2	15.5	24.1	16.8	5.5	0.9	30.5	15.5	20.4
30.4	33.2	38.8	56.1	28.0	24.5	56.5	52.6	73.3	38.5	33.1	22.1	63.4	16.2	52.1	28.6	46.8	40.5	35.9	40.8
10.6	13.4	21.2	6.1	39.3	..	23.5	34.5	21.0	46.8	13.3	11.0	8.3	32.6	12.2	1.5	8.9	16.4	37.8	21.6
18.2	41.1	13.0	..	14.9	..	..	..	..	1.4	..	..	..	24.3	13.0	32.0	25.4	..	9.6	11.0
24.9	6.6	3.3	5.3	1.6	72.6	1.8	5.4	1.8	2.6	49.6	4.7	12.8	2.7	5.9	32.4	17.9	12.6	1.2	6.2
8.9	8.4	7.4	7.3	3.5	6.5	8.3	8.0	8.9	7.0	7.2	4.5	5.8	2.2	4.2	8.4	7.2	0.8	7.8	8.0
240	3309	4503	389	271	17	148	3545	31	675	225	1104	461	141	2048	424	376	548	2909	57281
7.6	16.3	20.7	54.1	12.7	27.3	55.8	15.9	40.2	17.7	16.0	72.6	109.5	..	41.8	7.9	13.9	132.1	15.4	<u>21.7</u>
46	56	55	37	27	62	39	61	71	43	51	29	46	26	52	48	53	8	49	51

3) Agriculture, sylviculture, chasse, pêche, etc.

4) La décomposition ne comprend pas le commerce d'électricité.

5) Se rapporte aux véhicules routiers à quatre roues ou plus, sauf pour l'Italie, dont les chiffres comprennent également les véhicules de marchandises à trois roues.

## I.C: DONNÉES SOCIALES (1)

	CAN	MEX	USA	JPN	KOR	AUS	NZL	AUT	BEL	CZE	DNK	
<b>POPULATION</b>												
Population totale, 2001 (100 000 hab.)	311	991	2850	1273	473	194	39	<b>81</b>	103	102	54	
variation en % (1990-2001)	12.3	22.0	14.0	3.0	10.4	13.6	14.5	<b>5.3</b>	3.2	-1.3	4.2	
Densité de population, 2001 (hab./km <sup>2</sup> )	3.1	50.6	30.4	336.9	476.7	2.5	14.3	<b>96.9</b>	336.9	129.6	124.4	
Indice de vieillissement, 2001 (+ de 64/ - de 15 ans)	67.1	17.0	58.4	125.1	36.3	61.0	52.4	<b>92.5</b>	94.5	84.4	79.3	
<b>SANTÉ</b>												
Espérance de vie des femmes à la naissance, 2000 (ans)	81.7	77.9	79.4	84.6	79.2	82.0	80.8	<b>81.2</b>	80.8	78.5	79.0	
Mortalité infantile, 2000 (morts/1000 enfants nés vivants)	5.3	24.9	7.1	3.2	7.7	5.2	5.4	<b>4.8</b>	5.2	4.0	5.3	
Dépenses, 2000 (% du PIB)	9.3	5.4	13.0	7.8	5.9	8.3	8.2	<b>8.0</b>	8.7	7.2	8.4	
<b>REVENU ET PAUVRETÉ</b>												
PIB par habitant, 2001 (1000 USD/hab.)	27.1	8.2	32.1	24.6	14.2	24.5	18.7	<b>24.4</b>	25.1	13.6	25.8	
Pauvreté (% pop. < 50% du revenu médian)	10.3	21.9	17.0	8.1	..	9.3	..	<b>7.4</b>	7.8	..	5.0	
Inégalités (indices de Gini)	2	28.5	52.6	34.4	26.0	..	30.5	<b>26.1</b>	27.2	..	21.7	
Salaires minimum/médians, 2000	3	42.5	21.1	36.4	32.9	23.8	57.9	<b>46.3</b>	x	49.2	30.4	x
<b>EMPLOI</b>												
Taux de chômage, 2001 (% de la population active totale)	7.2	2.5	4.8	5.0	3.7	6.8	5.3	<b>4.9</b>	6.6	8.2	4.3	
Taux d'activité, 2001 (% des 15-64 ans)	77.5	55.7	66.9	78.2	65.3	75.4	66.0	<b>76.9</b>	64.0	71.5	80.1	
Population active dans l'agriculture, 2001 (%)	4	2.9	17.6	2.4	4.9	10.3	4.9	<b>5.7</b>	2.2	4.8	3.3	
<b>ÉDUCATION</b>												
Éducation, 2001 (% 25-64 ans)	5	81.9	21.6	87.7	83.1	68.0	58.9	<b>75.7</b>	58.5	86.2	80.2	
Dépenses, 1999 (% du PIB)	6	6.6	5.2	6.5	4.7	6.8	5.8	..	<b>6.3</b>	5.5	4.7	6.7
<b>AIDE PUBLIQUE AU DÉVELOPPEMENT</b>												
APD, 2001 (% du RNB)	7	0.22	..	0.11	0.23	..	0.25	<b>0.29</b>	0.37	..	1.03	
APD, 2001 (USD/hab.)		49	..	40	77	..	45	<b>29</b>	66	85	..	305

.. non disponible. - nul ou négligeable. x ne s'applique pas.

1) Les données peuvent inclure des chiffres provisoires et des estimations du Secrétariat. Les totaux soulignés sont partiels.

2) Distribution des revenus échelonnée de 0 (égale) à 100 (inégale); les chiffres se rapportent au revenu disponible total (comprenant tous les revenus, impôts et avantages) pour la population totale.

3) Salaire minimum en pourcentage du revenu médian y compris les heures supplémentaires et bonus.

Source: OCDE.

## OCDE EPE / DEUXIÈME CYCLE

FIN	FRA	DEU	GRC	HUN	ISL	IRL	ITA	LUX	NLD	NOR	POL	PRT	SLO	ESP	SWE	CHE	TUR	UKD	OCDE
52	592	823	106	102	3	38	579	4	160	45	386	101	54	403	89	72	686	600	11367
4.2	4.4	3.7	5.3	-1.7	11.9	9.6	2.1	14.8	7.0	6.4	1.4	1.9	1.5	3.6	3.9	7.7	22.1	4.2	9.1
15.4	107.8	230.6	80.5	109.5	2.8	54.6	192.3	170.6	385.0	13.9	123.6	109.4	109.7	79.6	19.8	175.1	88.0	245.0	32.7
84.4	86.2	116.3	111.9	92.4	50.0	52.2	124.9	74.6	73.0	75.0	67.0	90.7	60.2	116.3	100.1	95.6	18.4	82.3	65.9
81.0	82.5	80.7	80.6	75.6	81.4	79.1	81.6	81.2	80.6	81.4	78.0	79.1	77.2	82.4	82.1	82.5	71.0	79.8	..
3.8	4.5	4.4	6.1	9.2	3.0	5.9	5.1	5.1	5.1	3.8	8.1	5.5	8.6	4.6	3.4	4.9	38.7	5.6	..
6.6	9.5	10.6	8.3	6.8	8.9	6.7	8.1	6.0	8.1	7.5	6.2	8.2	5.9	7.7	7.9	10.7	4.8	7.3	..
23.9	23.5	23.3	15.5	11.5	26.8	29.1	22.2	44.5	24.9	26.5	9.1	16.6	10.8	18.4	23.2	27.7	5.7	21.6	22.0
4.9	7.5	9.4	13.8	7.3	..	11.0	14.2	..	6.3	10.0	..	..	..	..	6.4	6.2	16.2	10.9	..
22.8	27.8	28.2	33.6	28.3	..	32.4	34.5	..	25.5	25.6	..	..	..	..	23.0	26.9	49.1	32.4	..
x	60.8	x	51.3	35.6	x	x	x	48.9	46.7	x	35.5	38.2	..	31.8	x	x	..	x	..
9.1	8.7	7.4	10.4	5.7	1.5	3.9	9.6	2.6	2.2	3.6	18.2	4.1	19.3	10.5	4.0	1.9	8.4	5.1	6.4
74.8	69.7	75.1	63.0	58.0	76.8	70.4	60.8	65.3	67.0	80.7	65.1	75.7	69.5	69.3	77.0	81.8	51.5	75.9	68.5
5.7	3.7	2.6	16.0	6.3	7.8	7.0	5.3	1.4	2.9	3.9	19.1	12.7	6.1	6.4	2.3	4.2	32.6	1.4	6.6
73.8	63.9	82.6	51.4	70.2	56.9	57.6	43.3	52.7	65.0	85.2	45.9	19.9	85.1	40.0	80.6	87.4	24.3	63.0	64.2
5.8	6.2	5.6	3.9	5.2	..	4.6	4.8	..	4.7	6.6	5.3	5.7	4.4	5.3	6.7	5.9	3.9	5.2	5.5
0.32	0.32	0.27	0.17	..	..	0.33	0.15	0.82	0.82	0.80	..	0.25	..	0.30	0.77	0.34	..	0.32	0.22
75	71	61	19	..	..	75	28	318	198	298	..	26	..	43	187	126	..	76	61

4) Population active civile dans l'agriculture, la sylviculture et la pêche.

5) Enseignement secondaire ou supérieur; OCDE: moyenne des taux.

6) Dépenses publiques et privées pour les établissements d'enseignement; OCDE: moyenne des taux.

7) Aide publique au développement des pays Membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE.

## II.A: LISTE D'ACCORDS MULTILATÉRAUX (MONDIAUX)

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

		CAN	MEX	USA	JPN		
1946	Washington	Conv. - Réglementation de la chasse à la baleine	Y	D	R	R	R
1956	Washington	Protocole	Y	R	R	R	R
1949	Genève	Conv. - Circulation routière	Y	R		R	R
1954	Londres	Conv. - Prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures	Y	R	R	R	R
1971	Londres	Amendements à la convention (protection du Récif de la Grande-Barrière)			R		
1957	Bruxelles	Conv. - Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer	Y	S			D
1979	Bruxelles	Protocole	Y				
1958	Genève	Conv. - Pêche et conservation des ressources biologiques de la haute mer	Y	S		R	R
1960	Genève	Conv. - Protection des travailleurs contre les radiations ionisantes (OIT 115)	Y		R		R
1962	Bruxelles	Conv. - Responsabilité des exploitants de navires nucléaires					
1963	Vienne	Conv. - Responsabilité civile en matière de dommage nucléaire	Y		R		
1988	Vienne	Protocole commun relatif à l'application des Conventions de Vienne et de Paris	Y				
1997	Vienne	Protocole portant modification de la convention de Vienne					
1963	Moscou	Traité - Interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau	Y	R	R	R	R
1964	Copenhague	Conv. - Conseil international pour l'exploration de la mer	Y	R			R
1970	Copenhague	Protocole	Y	R			R
1969	Bruxelles	Conv. - Intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (INTERVENTION)	Y		R	R	R
1973	Londres	Protocole (substances autres que les hydrocarbures)	Y		R		R
1969	Bruxelles	Conv. - Responsabilité civile pour les dommages dus à la poll. par les hydrocarbures (CLC)	Y	R	D	S	D
1976	Londres	Protocole	Y	R		R	R
1992	Londres	Protocole	Y	R		R	R
1970	Berne	Conv. - Transport des marchandises par chemins de fer (CIM)	Y				
1971	Bruxelles	Conv. - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la poll. par les hydrocarbures (FUND)	Y	D	D	S	D
1976	Londres	Protocole	Y	R		R	R
1992	Londres	Protocole	Y	R		R	R
1971	Bruxelles	Conv. - Responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires	Y				
1971	Londres, Moscou, Washington	Traité - Interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans, ainsi que dans leur sous-sol	Y	R	R	R	R
1971	Ramsar	Conv. - Zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau	Y	R		R	R
1982	Paris	Protocole	Y	R		R	R
1987	Regina	Amendement de Regina	Y	R		R	R
1971	Genève	Conv. - Protection contre les risques d'intoxication dus au benzène (OIT 136)	Y				
1972	Londres, Mexico, Moscou, Washington	Conv. - Prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LC)	Y	R		R	R
1996	Londres	Protocole à la Conv. - Prévention de la poll. des mers résultant de l'immersion de déchets		R			S





**II.A: LISTE D'ACCORDS MULTILATÉRAUX (MONDIAUX) (suite)**

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

		CAN	MEX	USA	JPN
1972 Genève	Conv. - Protection des obtentions végétales (révisée)	Y	R	R	R
1978 Genève	Modification	Y	R	R	R
1991 Genève	Modification	Y		R	R
1972 Genève	Conv. - Sécurité des conteneurs (CSC)	Y	R	R	R
1972 Londres, Moscou, Washington	Conv. - Responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux	Y	R	R	R
1972 Paris	Conv. - Protection du patrimoine mondial, culturel et naturel	Y	R	R	R
1973 Washington	Conv. - Commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)	Y	R	R	R
1974 Genève	Conv. - Prévention et contrôle des risques professionnels causés par les substances et agents cancérigènes (OIT 139)	Y			R
1976 Londres	Conv. - Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)	Y	R		R
1996 Londres	Amendement à la convention		S		
1977 Genève	Conv. - Protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations (OIT 148)	Y			
1978 Londres	Protocole - Prévention de la pollution par les navires (MARPOL PROT)	Y	R	R	R
1978 Londres	Annexe III	Y		R	R
1978 Londres	Annexe IV				R
1978 Londres	Annexe V	Y	R	R	R
1997 Londres	Annexe VI				
1979 Bonn	Conv. - Conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage	Y			
1991 Londres	Accord - Conservation des chauves-souris en Europe	Y			
1992 New York	Accord - Préservation des petits cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord	Y			
1996 Monaco	Accord - Préservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée et de la zone Atlantique contiguë	Y			
1996 La Haye	Accord - Conservation des oiseaux d'eau migrateurs africains et eurasiens	Y			
1982 Montego Bay	Conv. - Droit de la mer	Y	S	R	R
1994 New York	Accord - relatif à la mise en oeuvre de la partie XI de la convention	Y	S	S	R
1995 New York	Accord - Aux fins des dispositions de la convention sur la conservation et la gestion des stocks chevauchants et de poissons grands migrateurs	Y	R	R	S
1983 Genève	Accord - Bois tropicaux	Y	R	R	R
1994 New York	Accord révisé - Bois tropicaux	Y	R	R	R
1985 Vienne	Conv. - Protection de la couche d'ozone	Y	R	R	R
1987 Montréal	Protocole (substances qui appauvrissent la couche d'ozone)	Y	R	R	R
1990 Londres	Amendement au protocole	Y	R	R	R
1992 Copenhague	Amendement au protocole	Y	R	R	R
1997 Montréal	Amendement au protocole	Y	R		
1999 Pékin	Amendement au protocole			R	



## II.A: LISTE D'ACCORDS MULTILATÉRAUX (MONDIAUX) (suite)

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

		CAN	MEX	USA	JPN
1986 Vienne	Conv. - Notification rapide d'un accident nucléaire	Y	R	R	R
1986 Vienne	Conv. - Assistance en cas d'accident nucléaire ou de situation d'urgence radiologique	Y	S	R	R
1989 Bâle	Conv. - Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination	Y	R	R	S
1995 Genève	Amendement				
1999 Bâle	Prot. - Responsabilité et indemnisation en cas de dommages				
1989 Londres	Conv. - Assistance	Y	R	R	R
1990 Genève	Accord - Sécurité de l'utilisation des produits chimiques dans le cadre professionnel (OIT 170)	Y		R	
1990 Londres	Conv. - Préparation, lutte et coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)	Y	R	R	R
1992 Rio de Janeiro	Conv. - Diversité biologique	Y	R	R	S
2000 Montréal	Prot. - prévention des risques biotechnologiques			S	S
1992 New York	Conv. - Convention-cadre sur les changements climatiques	Y	R	R	R
1997 Kyoto	Protocole		S	R	S
1993 Paris	Conv. - Interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction	Y	R	R	S
1993 Genève	Conv. - Prévention des accidents industriels majeurs (OIT 174)	Y			
1993	Accord - Favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion		R	R	R
1994 Vienne	Conv. - Sécurité nucléaire	Y	R	R	R
1994 Paris	Conv. - Sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique	Y	R	R	R
1995 Rome	Code de conduite pour une pêche responsable				
1996 Londres	Conv. - Responsabilité et indemnisations pour les dommages dus au transport par mer de substances dangereuses et nocives		S		
1997 Vienne	Conv. - Indemnisation complémentaire pour les dommages nucléaires				S
1997 Vienne	Conv. - Convention commune sur la sûreté de la gestion des combustibles irradiés et des déchets radioactifs	Y	R		S
1997 New York	Conv. - Loi sur les utilisations autres que pour la navigation des cours d'eau internationaux				
1998 Rotterdam	Conv. - Procédure de consentement préalable applicable aux produits chimiques et pesticides dangereux (PIC)			S	S
2001 Londres	Conv. - Responsabilité civile pour les dommages dus aux déversements de pétrole des pétroliers				
2001 Stockholm	Conv. - Polluants organiques persistants		R	S	S

Source: UICN; OCDE.



## II.B: LISTE D'ACCORDS MULTILATÉRAUX (RÉGIONAUX)

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

		CAN	MEX	USA	JPN
1957	Genève	Accord - Transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)		Y	
1975	New York	Protocole		Y	
1958	Genève	Accord - Adoption de conditions uniformes d'homologation et reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules		Y	
1959	Washington	Traité - Antarctique		Y	R R R
1991	Madrid	Protocole au traité Antarctique (protection de l'environnement)		Y	S R R
1960	Paris	Conv. - Responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire		Y	
1963	Bruxelles	Conv. complémentaire		Y	
1964	Paris	Protocole additionnel à la convention		Y	
1964	Paris	Protocole additionnel à la convention complémentaire		Y	
1982	Bruxelles	Protocole portant modification de la convention		Y	
1982	Bruxelles	Protocole portant modification de la convention complémentaire		Y	
1988	Vienne	Protocole commun relatif à l'application de la Conv. de Vienne et de la Conv. de Paris		Y	
1960	Steckborn	Accord - Protection du lac de Constance contre la pollution		Y	
1966	Berne	Réglementation (prélèvements d'eau)		Y	
1968	Paris	Conv. - Protection des animaux en transport international		Y	
1979	Strasbourg	Protocole		Y	
1969	Londres	Conv. - Protection du patrimoine archéologique		Y	
1979	Berne	Conv. - Conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe		Y	
1979	Genève	Conv. - Pollution atmosphérique transfrontière à longue distance		Y	R
1984	Genève	Protocole (financement du programme EMEP)		Y	R R
1985	Helsinki	Protocole (réduction des émissions de soufre ou de leurs flux transfrontières d'au moins 30 %)		Y	R
1988	Sofia	Protocole (lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou de leurs flux transfrontières)		Y	R R
1991	Genève	Protocole (lutte contre les émissions des composés organiques volatils ou de leurs flux transfrontières)		Y	S S
1994	Oslo	Protocole (nouvelle réduction des émissions de soufre)		Y	R
1998	Aarhus	Protocole (métaux lourds)			R R
1998	Aarhus	Protocole (polluants organiques persistants)			R S
1999	Göteborg	Protocole (réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique)			S S
1980	Madrid	Conv. - Coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales		Y	
1995	Strasbourg	Protocole additionnel		Y	
1998	Strasbourg	Second protocole		Y	
1991	Espoo	Conv. - Evaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière		Y	R S
1991	Salzburg	Conv. - Protection des Alpes		Y	
1994	Chambéry	Prot. - protection de la nature et entretien des paysages		Y	
1994	Chambéry	Prot. - aménagement du territoire et développement durable		Y	
1994	Chambéry	Prot. - agriculture de montagne		Y	
1996	Brdo	Prot. - forêts de montagne		Y	
1996	Brdo	Prot. - tourisme		Y	
1998	Bled	Prot. - énergie		Y	
1998	Bled	Prot. - protection des sols		Y	
2000	Lucerne	Prot. - transports		Y	
2000	Lucerne	Prot. - règlement des différends		Y	



**II.B: LISTE D'ACCORDS MULTILATÉRAUX (RÉGIONAUX) (suite)**

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

		CAN	MEX	USA	JPN
1992	Helsinki	Conv. - Effets transfrontières des accidents industriels	S	S	
1992	Helsinki	Conv. - Protection et utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux	Y		
1999	Londres	Prot. - l'eau et la santé			
1992	Vienne	Accord - Prévision, prévention et atténuation des désastres naturels et technologiques			
1993	Lugano	Conv. - Responsabilité civile des dommages résultant d'activités dang. pour l'environnement			
1994	Lisbonne	Traité - Charte sur l'énergie	Y		S
1994	Lisbonne	Protocole (efficacité énergétique et les aspects environnementaux connexes)	Y		S
1994	Sofia	Conv. - Coopération pour la protection et l'utilisation durable du Danube			
1998	Aarhus	Conv. - Accès à l'information sur l'environnement et la participation du public à la prise de décision	Y		
1998	Strasbourg	Conv. - Protection de l'environnement par le droit pénal			
2000	Genève	Accord - Transport international des marchandises dangereuses par eaux intérieures (ADN)			

Source: UICN; OCDE.

## OCDE EPE / DEUXIÈME CYCLE

Y = en vigueur S = signé R = ratifié D = dénoncé

KOR	AUS	NZL	AUT	BEL	CZE	DNK	FIN	FRA	DEU	GRC	HUN	ISL	IRL	ITA	LUX	NLD	NOR	POL	PRT	SLO	ESP	SWE	CHE	TUR	UKD	UE
	R	S	R	R	R	R	S	R	R	R			R	R	S	R	S	S		R	R	R		S	R	
	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R			R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	S	R
		S	R	S	S	S	S	S	S	R	S		S	R	S	S	S	S	R	S	S	S		S		
S										S			R							S						
					S			S	S	S		S	S	S						S						
S	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	S	R	R	R	R	S	R	R	R	R	R	R	R	R	R
S	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	S	R	R	R	R	R	S	R	R	R	R	R	R	R	R	R
	S						S		R																	
	S	S	S	R	S	R	S	S	S	R	S	S	R	S	S	S	R	S		S	S	S		S	S	
	S	S		S	S	S	S	S	S		S		S	S								S				
			S			S	S						S	S	S						S					



### Référence III

## ABRÉVIATIONS

AAMA	American Automobile Manufacturers Association
AIE	Agence internationale de l'énergie
AOX	Composés organohalogénés adsorbables
APD	Aide publique au développement
ATEP	Approvisionnements totaux en énergie primaire
BMLFUW	Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de la Gestion des eaux
CAD	Comité d'aide au développement de l'OCDE
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CEE-ONU	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
CEMT	Conférence européenne des ministres des Transports
CFC	Chlorofluorocarbone
CIP	Consentement informé préalable
CITES	Convention sur le commerce international des espèces sauvages de faune et de flore menacées d'extinction
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COV(NM)	Composé organique volatil (non méthanique)
DBO	Demande biochimique en oxygène
DCO	Demande chimique en oxygène
EIE	Étude d'impact sur l'environnement
EMAS	Système communautaire de management environnemental et d'audit (UE)
EMEP	Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
FRI	Fédération routière internationale
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GES	Gaz à effet de serre
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
HCB	Hexachlorobenzène

HCFC	Hydrochlorofluorocarbone
HFC	Hydrofluorocarbone
IPPC	Prévention et réduction intégrées de la pollution
ISO	Organisation internationale de normalisation
KNÖ	Comité pour une Autriche durable
LA21	Programme Local Action 21
MtC	Million de tonnes d'équivalent CO <sub>2</sub>
MTD	Meilleure technologie disponible
MWh	Mégawatt-heure
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
ONG	Organisation non gouvernementale
ÖPUL	Programme pour une agriculture respectueuse de l'environnement
PCB	Polychlorobiphényles
PFC	Perfluorocarbones
PIB	Produit intérieur brut
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
POP	Polluants organiques persistants
RNB	Revenu national brut
SACO	Substance appauvrissant la couche d'ozone
SNDD	Stratégie nationale de développement durable
TPS	Total des particules en suspension
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
TWh	Térawatt-heure
UBA	Agence fédérale de l'environnement
UE	Union européenne
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature (Union mondiale pour la nature)
WCMC	Centre mondial de surveillance continue de la conservation de la nature
WWF	Fonds mondial pour la nature

## Référence IV

### CONTEXTE PHYSIQUE

L'Autriche est un pays relativement petit (83 900 km<sup>2</sup>) *situé en Europe centrale et dépourvu d'accès à la mer*, qui partage ses frontières avec l'Allemagne, la République tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, la Slovénie, l'Italie, la Suisse et le Liechtenstein. Les prairies permanentes occupent environ 23 % du territoire national, les terres arables et cultivées en permanence 18 %, et les espaces boisés 47 % (voir carte).

On distingue *cinq grands ensembles de paysages* : les Alpes orientales (63 % du territoire), les Préalpes et les contreforts des Carpates (11 %), les plaines pannoniennes de faible altitude à l'est (11 %), le Bassin de Vienne (4 %) et les hautes terres de granit et de gneiss au nord du Danube, qui font partie du massif de Bohême (10 %). Quelque 40 % du territoire autrichien est situé à plus de 1 000 mètres d'altitude. Le Großglockner est le point culminant du pays (3 797 mètres).

L'Autriche présente *trois types de climat*. Le climat continental, à l'est, se caractérise par des températures moyennes avoisinant 19° C en été et des précipitations annuelles généralement inférieures à 700 mm. Dans les zones montagneuses, le climat alpin se traduit par des précipitations abondantes, des étés courts et des hivers longs. Un climat de transition prévaut dans le reste du pays, sous l'influence des vents atlantiques dominants de l'ouest et du nord-ouest, accompagnés par des précipitations pouvant aller de 700 à 2 500 mm selon l'altitude.

L'hétérogénéité du paysage, de l'altitude et du climat donne lieu à une *végétation diversifiée*. A basse altitude, les forêts se composent surtout de chênes et de hêtres. A partir de 500 mètres, on rencontre principalement un mélange de hêtres et d'épicéas, qui laisse progressivement place aux mélèzes et aux pins au-dessus de 1 200 mètres. En montagne, la présence d'arbres évite les chutes de débris, les avalanches et les inondations. Prairies et alpages se caractérisent également par une végétation très diversifiée. Parmi les *espèces animales* présentes en Autriche, on peut citer l'ours brun, le renard, le sanglier, le chevreuil, le cerf, le lièvre, le faisan, le blaireau et l'écureuil.

La plus grosse partie du pays se situe dans la *plaine du Danube*. Celui-ci prend sa source en Forêt noire et se jette dans la mer Noire, traversant l'Autriche sur une longueur de 350 kilomètres. Les plus grands lacs du pays sont également transfrontaliers : lac de Constance (Bodensee) à la frontière avec l'Allemagne et la

Suisse, et lac de Neusiedl à la frontière hongroise. Les nombreux petits lacs alpins sont une destination touristique prisée en été. A l'ouest, le Rhin supérieur sépare l'Autriche de la Suisse avant de traverser le lac de Constance. Enfin, une petite partie du pays se trouve dans le bassin versant de l'Elbe.

S'agissant des *ressources naturelles*, l'Autriche possède notamment des forêts très étendues et un potentiel hydroélectrique, ainsi que de modestes gisements minéraux. Elle exporte de grandes quantités de bois (qui apportent la deuxième plus importante contribution au PIB). Les ressources en minerais de fer couvrent approximativement 35 % des besoins du pays. L'Autriche possède des gisements de lignite, de pétrole et de gaz naturel qui entrent pour environ 33 % dans les approvisionnements en énergie primaire. Parmi les autres ressources minérales, on peut citer le plomb, le zinc, le gypse et l'argile. L'exploitation du fort potentiel hydroélectrique permet de couvrir quelque 80 % de la demande d'électricité de l'Autriche.

La *situation géographique* de l'Autriche au cœur de l'Europe engendre des problèmes d'environnement particuliers. Ainsi, l'important transit de marchandises dans le sens nord-sud et, de plus en plus, dans le sens est-ouest est une source de pressions sur l'environnement (émissions atmosphériques, perturbation des habitats, etc.) qui suscite beaucoup d'inquiétudes parmi la population. Un autre problème tenace concerne les échanges transfrontières de polluants atmosphériques acidifiants et de précurseurs de l'ozone, et en particulier les dégâts qu'ils causent aux sols et aux forêts.

## Référence V

### FAITS RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT (1995-2002)

#### 1995

- L'Autriche adhère à l'Union européenne.
- Entrée en vigueur du décret sur la collecte sélective des déchets biodégradables.
- Le décret sur la reprise des appareils de réfrigération est amendé.
- Publication d'une cinquième série de décrets relatifs aux rejets d'eaux usées dans des secteurs industriels particuliers.
- Création à Vienne du secrétariat intérimaire de la Commission internationale pour la protection du Danube. L'utilisation de l'herbicide atrazine est interdite. Lancement de l'ÖPUL 1995.
- Création du Conseil autrichien sur le changement climatique, organe scientifique chargé de conseiller le gouvernement fédéral.
- L'État fédéral et les neuf provinces (Länder) conviennent de prendre des mesures pour améliorer les normes de consommation énergétique dans les bâtiments.
- L'Autriche désigne comme site Ramsar la zone de Rotmoos im Fuschertal, qui s'étend sur 58 hectares près de Salzbourg.

#### 1996

- Ratification de la Convention sur la coopération pour la protection et l'utilisation durable du Danube (Convention sur la protection du Danube).
- Le Plan national pour l'environnement est adopté par le Parlement.
- L'Autriche transpose dans sa législation nationale la directive-cadre de l'UE concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.
- Le processus national d'arrêt progressif de l'utilisation de CFC dans le nettoyage des textiles s'achève.
- Publication d'un nouveau décret sur les emballages et d'un décret sur les décharges.
- Démarrage d'un projet de l'UE sur les modes de déplacement « doux » dans les stations et régions touristiques, qui débouchera ultérieurement sur la création en Autriche d'un réseau pour le tourisme européen écomobile (NETS).

- Le rapport annuel sur la protection de l'eau est publié en même temps qu'une sixième série de décrets relatifs aux rejets d'eaux usées dans des secteurs industriels particuliers. Entrée en vigueur de nouvelles orientations concernant les subventions en faveur des systèmes d'épuration des eaux usées industrielles.
- Mise au point, conformément à l'une des recommandations de l'OCDE, d'une procédure normalisée d'étude d'impact sur l'environnement (EIE) qui sera par la suite appliquée de façon systématique à toutes les activités d'aide bilatérale (à l'exception de celles relevant de la ligne budgétaire des co-financements).
- L'Autriche désigne comme site Ramsar la zone de Hörfeld-Moor, qui s'étend sur 173 hectares dans les provinces de Carinthie et Styrie.

### 1997

- Le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces de Vienne et de Basse-Autriche parviennent à un accord sur la création et l'entretien du Parc national des plaines du Danube (Donau-Auen). Un accord similaire est conclu avec la Haute-Autriche au sujet du Parc national des Alpes calcaires (Kalkalpen).
- L'Autriche remet son deuxième rapport national à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.
- Le deuxième rapport national sur l'ozone troposphérique est soumis au Parlement.
- Le Parlement approuve la loi sur la protection de la qualité de l'air ambiant, dont l'entrée en vigueur est prévue en 1998.
- La redéfinition du système de classification des déchets dangereux est approuvée.
- Amendement du décret sur les emballages et du décret sur les objectifs en matière d'emballages.
- L'Autriche lance son programme d'écolabels touristiques, qui prévoit notamment des manifestations annuelles à l'intention des entreprises concernées du secteur.
- Publication d'une septième série de décrets relatifs aux rejets d'eaux usées dans des secteurs industriels particuliers, ainsi que de directives techniques concernant les ouvrages d'assainissement.
- Inondations en Haute-Autriche, en Basse-Autriche et dans le Burgenland ; le pays est également touché par de fortes crues dans le bassin de la Morava.

### 1998

- Le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Basse-Autriche parviennent à un accord sur la création et l'entretien du Parc national de Thayatal.

- Entrée en vigueur de la loi sur la propreté de l'air pour les chaudières à vapeur et d'une version révisée du code de l'industrie, ainsi que de leurs décrets d'application respectifs.
- Amendement du décret sur la détermination des déchets dangereux.
- Alors que l'Autriche assure la Présidence de l'UE, un forum sur le tourisme européen a lieu à Mayrhofen sur le thème « La gestion intégrée de la qualité dans le tourisme ».
- L'Autriche signe le Protocole d'Aarhus sur les métaux lourds, la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international.
- L'Autriche ratifie la Convention sur la lutte contre la désertification.
- Adoption d'une loi constitutionnelle pour une Autriche dénucléarisée.
- Lancement de la campagne « Lebende Flüsse » (rivières vivantes). Entrée en vigueur de la Convention sur la protection du Danube.
- Toutes les régions d'Autriche sont touchées par des inondations ; en Carinthie, la Drau connaît sa plus haute crue depuis 1966.
- Publication du Plan fédéral de gestion des déchets.
- L'utilisation de bromure de méthyle est interdite, sauf dans les pesticides homologués.

## 1999

- L'accord entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province du Burgenland sur l'entretien et le développement du Parc national de Neusiedler See/Seewinkel est amendé.
- L'Autriche signe le Protocole de Göteborg relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique.
- L'Autriche ratifie la Convention d'Helsinki sur les effets transfrontières des accidents industriels.
- Création d'un comité inter-provinces chargé de coordonner les mesures de protection face au changement climatique.
- Début de l'élaboration d'une stratégie nationale concernant le changement climatique.
- Les décrets sur l'incinération des déchets dangereux dans les installations industrielles et sur l'incinération des déchets dangereux sont approuvés.

- Amendement du décret sur les piles.
- Le rapport annuel sur la protection de l'eau est publié, de même qu'une huitième série de décrets relatifs aux rejets d'eaux usées dans des secteurs industriels particuliers.
- Les inondations touchent une grande partie de l'Autriche. Le lac de Constance atteint son plus haut niveau depuis 1890.
- La loi sur l'électricité en Autriche qui entre en vigueur accorde un traitement préférentiel aux sources d'énergie renouvelables.
- L'Autriche désigne comme site Ramsar une aire de 13 000 hectares d'étangs, de tourbières et de plaines d'inondation dans le Waldviertel.
- Le troisième rapport national de l'Autriche sur l'ozone troposphérique est soumis au Parlement.

## 2000

- L'Autriche signe le Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques.
- Adoption de la loi relative aux études d'impact sur l'environnement (amendement de la loi fédérale n° 697/1993).
- Le décret sur les objectifs en matière d'emballages, le décret sur la détermination des déchets dangereux et le décret sur les piles sont amendés.
- Le ministère fédéral de l'Économie et du Travail commande une étude sur « Le développement durable du tourisme autrichien : fondements et analyses ».
- Le gouvernement fédéral publie son programme pour une politique durable de l'eau en Autriche. Publication d'une neuvième série de décrets relatifs aux rejets d'eaux usées dans des secteurs industriels particuliers.
- La Commission internationale pour la protection du Danube devient la « plate-forme de coordination » pour la mise en œuvre, dans la région du bassin du Danube, de la directive-cadre de l'UE sur l'eau.
- L'Autriche ratifie le protocole sur le tourisme de la Convention alpine.
- L'Autriche achève l'élimination progressive des HCFC utilisés comme solvants, agents d'expansion et matériaux d'isolation.
- Arrêt définitif de l'utilisation de halons pour réparer ou entretenir les appareils employant ces substances.



## 2001

- L'Autriche signe la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants.
- Adoption d'un décret fixant des exigences de qualité pour le compost issu de déchets.
- Dans le contexte de la transposition de la directive-cadre de l'UE sur l'eau, l'Autriche participe à la stratégie commune de mise en application au niveau communautaire (apportant ses compétences dans les domaines des eaux souterraines et des masses d'eau ayant subi des modifications importantes).
- L'Autriche remet ses rapports sur l'état d'avancement de la transposition de la directive « nitrates » et de la directive sur les eaux urbaines résiduaires de l'UE. Des études sur l'évaluation comparative et la participation du secteur privé sont rendues publiques et débattues. Le système d'incitations financières pour les infrastructures municipales de distribution d'eau et d'assainissement est révisé afin de rendre plus efficace et économe la conception des équipements collectifs dans le domaine de l'eau.
- Élaboration et présentation au public du Livre vert sur le développement durable de l'Autriche.
- Le ministère fédéral de l'Économie et du Travail commande des études sur le potentiel écotouristique, sur les parcs nationaux et le tourisme et sur un système d'évaluation de la durabilité dans les régions touristiques.
- Tenue à Salzbourg de la conférence « L'écotourisme dans les zones montagneuses – Un défi pour le développement durable », en préparation de l'année internationale de l'écotourisme et de l'année internationale de la montagne (2002).
- L'Autriche participe à l'initiative européenne commune VISIT (Voluntary Initiatives for Sustainability in Tourism – initiatives volontaires pour la durabilité du tourisme).
- Le gouvernement fédéral lance un programme relatif aux financements tiers (contrats) des investissements dans les économies d'énergie pour les édifices fédéraux.
- Publication du Plan fédéral de gestion des déchets 2001.
- L'Autriche remet à la CCNUCC son troisième rapport national sur le changement climatique.

**2002**

- Lois fédérales sur le parc national de Gesäuse.
- Adoption de la loi sur la gestion des déchets.
- Les décrets sur les véhicules hors d'usage, l'incinération des déchets et les installations mobiles de traitement des déchets sont approuvés.
- Les régions au nord des Alpes et dans le massif de Bohême sont touchées par des inondations catastrophiques. Les dégâts matériels sont estimés à 2.9 milliards.
- EUR en novembre.
- Le Conseil des ministres approuve la mise en œuvre du protocole sur le tourisme de la Convention alpine.
- L'Autriche ratifie les protocoles de la Convention alpine concernant le tourisme, l'agriculture de montagne, l'aménagement du territoire et le développement durable, les forêts de montagne, les transports, la protection des sols, ainsi que la conservation de la nature et l'entretien des paysages.
- Les deux chambres du Parlement autrichien ratifient le Protocole de Kyoto.
- Le gouvernement fédéral adopte la Stratégie nationale sur le climat.
- La Stratégie nationale de développement durable est adoptée par le Conseil des ministres.
- L'Autriche désigne comme site Ramsar le site de Lafnitztal, qui s'étend sur 2 180 hectares à la frontière entre les provinces du Burgenland et de Styrie.
- Le processus d'élimination progressive des HCFC dans les systèmes de refroidissement des nouvelles installations s'achève.
- L'Autriche ratifie le Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques et la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause.
- Le Parlement adopte une nouvelle loi sur la coopération pour le développement, dans laquelle la protection de l'environnement et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles sont explicitement mentionnées parmi les grands objectifs de la politique autrichienne d'aide au développement.

## Référence VI

### SITES WEB LIÉS A L'ENVIRONNEMENT

#### Ministères fédéraux

<i>www.lebensministerium.at</i>	Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de la Gestion des eaux
<i>www.ubavie.gv.at</i>	Agence fédérale de l'environnement
<i>www.bmwa.gv.at</i>	Ministère de l'Économie et du Travail
<i>www.bmaa.gv.at</i>	Ministère des Affaires étrangères
<i>www.bmsg.gv.at</i>	Ministère de la Santé et des Affaires sociales
<i>www.bmvit.gv.at</i>	Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie

#### Chambres du travail/professionnelles

<i>www.arbeiterkammer.at</i>	Chambre du travail
<i>www.voei.at</i>	Fédération de l'industrie autrichienne
<i>www.wko.at</i>	Chambre économique
<i>www.oekoland.at</i>	Groupement d'agriculture biologique
<i>www.agrar-net.at</i>	Chambres d'agriculture
<i>www.bergbauern.at</i>	Agriculteurs de montagne

#### Sites sur la nature

<i>www.nationalparks.or.at</i>	Site ministériel sur les parcs nationaux
<i>www.nationalpark.co.at</i> et <i>www.nationalparks.at</i>	Autres sites sur les parcs nationaux
<i>www.birdlife.at</i>	BirdLife Autriche

### Sites sur la forêt

<a href="http://www.pefc.at">www.pefc.at</a>	Système paneuropéen de certification forestière
<a href="http://fbva.forvie.ac.at">http://fbva.forvie.ac.at</a>	Office fédéral des forêts et Centre de recherche sur les forêts
<a href="http://www.walddialog.at">www.walddialog.at</a>	Programme national autrichien sur la forêt
<a href="http://www.boku.ac.at/sfh/">www.boku.ac.at/sfh/</a>	Institut de politique et d'économie forestières

### Instituts de recherche

<a href="http://www.boku.ac.at">www.boku.ac.at</a>	Université des sciences agricoles
<a href="http://www.wifo.at">www.wifo.at</a>	Institut autrichien de recherche économique
<a href="http://www.eva.wsr.ac.at">www.eva.wsr.ac.at</a>	Institut de recherche et de politique énergétiques

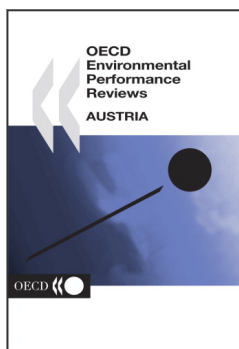
### ONG environnementales

<a href="http://www.oekobuero.at">www.oekobuero.at</a>	Fédération des ONG environnementales
<a href="http://www.klimabuendnis.at">www.klimabuendnis.at</a>	Alliance pour le climat
<a href="http://www.accc.gv.at">www.accc.gv.at</a>	Conseil autrichien sur le changement climatique
<a href="http://www.gfse.at">www.gfse.at</a>	Forum mondial sur l'énergie durable
<a href="http://www.nachhaltigkeit.at">www.nachhaltigkeit.at</a>	Développement durable en Autriche

### Sites Web des gouvernements provinciaux

<a href="http://www.bgld.gv.at">www.bgld.gv.at</a>	Burgenland
<a href="http://www.ktn.gv.at">www.ktn.gv.at</a>	Carinthie (Kärnten)
<a href="http://www.noel.gv.at">www.noel.gv.at</a>	Basse-Autriche (Niederösterreich)
<a href="http://www.salzburg.gv.at">www.salzburg.gv.at</a>	Salzbourg
<a href="http://www.verwaltung.steiermark.at">www.verwaltung.steiermark.at</a>	Styrie (Steiermark)
<a href="http://www.tirol.gv.at">www.tirol.gv.at</a>	Tyrol (Tirol)
<a href="http://www.ooe.gv.at">www.ooe.gv.at</a>	Haute-Autriche (Oberösterreich)
<a href="http://www.wien.gv.at">www.wien.gv.at</a>	Vienne (Wien)
<a href="http://www.vorarlberg.gv.at">www.vorarlberg.gv.at</a>	Vorarlberg

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(97 2003 12 2 P) ISBN 92-64-01890-5 – n° 53212 2003



Extrait de :  
**OECD Environmental Performance Reviews:  
Austria 2003**

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264018891-en>

**Merci de citer ce chapitre comme suit :**

OCDE (2004), « Gestion de l'air », dans *OECD Environmental Performance Reviews: Austria 2003*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264018914-3-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org). Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) [info@copyright.com](mailto:info@copyright.com) ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) [contact@cfcopies.com](mailto:contact@cfcopies.com).