

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 4.12.2008

SEC(2008) 2938

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**accompagnant la**

**PROPOSITION DE LA COMMISSION  
AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**relative à une directive concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence,  
lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières à essence dans les  
stations-service**

**Résumé de l'analyse d'impact**

**COM(2008) 812 final  
{SEC(2008) 2937}**

## RESUME

La présente analyse d'impact accompagne une proposition législative ayant pour objet la récupération des vapeurs d'essence libérées dans l'atmosphère lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières dans les stations-service («phase II de la récupération des vapeurs d'essence» ou «PVR - phase II»). Ces émissions compromettent la qualité de l'air aux niveaux local et régional (benzène et ozone), pour laquelle des normes et des objectifs de qualité ont été définis à l'échelon communautaire. L'ozone au sol est un polluant transfrontière qui occupe le troisième rang parmi les gaz à effet de serre. Le benzène est une substance cancérigène pour l'homme pour laquelle il n'existe pas de seuil de sécurité connu.

Seules des mesures prises collectivement par l'ensemble des États membres peuvent permettre de lutter efficacement contre les problèmes de pollution atmosphérique transfrontière, comme ceux liés à l'ozone. Le niveau fixé actuellement comme objectif de qualité de l'air pour l'ozone au sol dans la législation communautaire est bien souvent dépassé, et il est fort probable que les dépassements persistent, en dépit des réductions des émissions de gaz précurseurs de l'ozone prévues par la directive 2001/81/CE sur les plafonds d'émission nationaux et des objectifs de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique.

L'élaboration de la proposition fait suite aux engagements pris par la Commission dans:

- la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique<sup>1</sup>;
- la proposition de la Commission modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel<sup>2</sup>, qui vise à favoriser l'utilisation des biocarburants (et notamment du bioéthanol), notamment par un assouplissement des exigences en matière de pression de vapeur applicables à l'essence. La directive concernant la qualité des carburants a pour base juridique l'article 95 du traité, et ses spécifications s'appliquent uniformément dans toute l'Union européenne. La Commission a reconnu que tout assouplissement des valeurs limites de pression de vapeur risquait d'entraîner une augmentation des émissions de composés organiques volatils lors du ravitaillement en carburant et des émissions par évaporation à partir des systèmes d'alimentation en carburant des véhicules, et cela, même dans les pays qui ont déjà mis en œuvre la phase II de la récupération des vapeurs d'essence. Dans ce contexte, la Commission a annoncé que, pour compenser l'augmentation des émissions de composés organiques volatils dans l'UE, elle allait soumettre une proposition relative à la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement des voitures en carburant;
- une déclaration accompagnant l'adoption, en deuxième lecture, d'une nouvelle directive sur la qualité de l'air ambiant<sup>3</sup>, dans laquelle la Commission i) reconnaissait l'importance d'attaquer la pollution atmosphérique à la source pour améliorer la qualité de l'air, et ii) signalait plusieurs nouvelles mesures communautaires axées sur la réduction à la source, dont la récupération des vapeurs d'essence dans les stations-service.

---

<sup>1</sup> Point 4.2.1.2, page 9 du document COM(2005) 446 du 21 septembre 2005.

<sup>2</sup> Partie 3, point 4, pages 8 & 9 du document COM(2007) 18 du 31 janvier 2007.

<sup>3</sup> Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, JO L 152 du 11.6.2008, p. 1-43.

L'analyse d'impact se fonde sur deux rapports distincts élaborés par les consultants ENTEC et COWI<sup>4</sup>, ainsi que sur les analyses d'impact réalisées récemment pour des mesures réglementaires nationales ayant trait à la phase II de la récupération des vapeurs d'essence. L'analyse a porté sur les coûts, le rapport coût-efficacité et les avantages liés à l'introduction cohérente dans l'ensemble de l'UE de mesures relevant de la phase II, sachant que ces mesures doivent être compatibles avec la législation communautaire concernant la phase I de la récupération des vapeurs d'essence (stockage et distribution de l'essence des terminaux aux stations-service) et que plus de la moitié des États membres ont déjà mis en place des mesures nationales pour la phase II de la PVR. La mise en œuvre de la phase II de la PVR est également obligatoire au titre d'un protocole international que la Communauté a signé, mais n'a pas encore ratifié.

Plusieurs options ont été examinées, dont les systèmes «classiques» de récupération des vapeurs d'essence, qui captent les vapeurs d'essence libérées dans l'atmosphère au moyen d'une pompe à vide et les renvoient vers les réservoirs de stockage souterrains aménagés dans les stations-service. Lorsque les réservoirs de stockage souterrains de la station-service sont remplis, ces vapeurs sont réacheminées vers la raffinerie de pétrole. Un système «à la pompe» plus récent a également été analysé aux fins de la phase II de la PVR: les vapeurs libérées sont captées, refroidies et, après recyclage, renvoyées directement au distributeur, d'où elles sont redistribuées sous forme d'essence liquide. Ce système ne nécessitant pas de réaménagement des réservoirs souterrains ou des canalisations, sa mise en œuvre est moins lourde pour l'exploitant de la station-service, surtout dans le cas d'une rénovation non programmée.

Les coûts liés à la mise en place de la phase II ont été calculés sur la base du nombre et de la taille des stations, du coût des équipements de la phase II (et de leur installation), de la durée de vie économique des équipements et de la valeur économique des vapeurs d'essence récupérées (hors taxes). Seuls les coûts directement liés à la phase II de la PVR ont été pris en compte (c'est-à-dire les coûts qui vont au-delà de celui d'une construction ou d'une rénovation normales, lesquelles nécessitent en tout état de cause l'installation de nouveaux équipements de distribution de carburant). Les avantages découlant de la réduction des émissions ont été évalués sur la simple base des coûts des dommages par tonne de vapeurs d'essence émises. Il a été tenu compte de l'incidence de l'ozone sur la santé et les cultures, mais pas des effets de l'ozone sur le milieu naturel ni des conséquences du benzène pour la santé.

Les options envisagées sont les suivantes:

- 1) ne rien faire;
- 2) installer des systèmes embarqués de récupération des vapeurs lors du ravitaillement (Onboard Refuelling Vapour Recovery – ORVR) sur les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;
- 3) installer des équipements de la phase II de la PVR:
  - a) dans toutes les stations-service nouvellement bâties ou ayant subi une rénovation importante et dont le débit est supérieur à 500 m<sup>3</sup> d'essence par an;

---

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

- b) dans toutes les stations-service nouvellement bâties ou ayant subi une rénovation importante et dont le débit est supérieur à 500 m<sup>3</sup> d'essence par an, ainsi que dans toutes les stations-service existantes de plus grande taille (c'est-à-dire dont le débit est supérieur à 3 000 m<sup>3</sup> d'essence par an);
- c) dans les stations-service visées par l'option b), ainsi que dans celles, quelle que soit leur taille, qui sont intégrées dans des locaux d'habitation ou situées en dessous de tels locaux;
- d) dans toutes les stations-services visées par les options précédentes, en prévoyant une surveillance automatique de tous les équipements de la phase II censés limiter les ventes de pétrole si l'équipement ne fonctionne pas correctement.

Les options 1 et 2 ont été rapidement rejetées, alors que l'option 3c) est l'option privilégiée. L'option 3d) a été rejetée en raison de l'incertitude qui subsiste quant aux coûts et aux effets négatifs sur le rapport coût-efficacité, d'autant plus qu'il existe peut-être d'autres moyens moins coûteux de garantir le fonctionnement fiable en service des équipements PVR – phase II.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des coûts et du rapport coût-efficacité des diverses options, lorsque c'est possible.

Option	Coût total millions €	Émissions évitées (tonnes)	Coût-efficacité (en €/tonne)		Coûts annualisés* [& avantages] en 2020 millions €
			sans tenir compte de l'essence récupérée	en tenant compte de la valeur au détail de l'essence récupérée	
3a (à la pompe)	179,5	12 141	1 540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (classique)	209,5	12 141	1 760	1 140	13,8[11,5-34,0]
3b (à la pompe)	317,4	17 769	1 798	1 171	20,8 [16,9-49,7]
3b (classique)	389	17 769	2 160	1 533	27,2 [16,9-49,7]
3c (à la pompe)	non calc.	non calc.	est. 1 500	est. 960	non calc.
3c (classique)	non calc.	non calc.	est. 1 890	est. 1 340	non calc.
3d	Informations limitées				
a – mesures de la phase II dans les stations-service nouvellement bâties ou ayant subi une rénovation importante b – option a) plus stations existantes dont le débit est supérieur à 3 000 m <sup>3</sup> par an, pour 2020 c – option b) plus toutes les stations situées dans des locaux d'habitation, quels que soient leur taille/leur débit d – option c) plus installation de dispositifs de surveillance automatique *-compte tenu de la valeur économique de l'essence récupérée (prix de détail)					

Les informations disponibles quant au nombre de stations-services situées sous des locaux d'habitations étant limitées, il est impossible de calculer les coûts totaux et autres. On a

toutefois évalué les implications financières pour une petite station-service dont le débit avoisine les 500 m<sup>3</sup>, et les coûts, tout comme le rapport coût-efficacité, pour une rénovation programmée sont semblables aux chiffres moyens obtenus pour les options 3a) et 3b) ci-dessus.

Les coûts totaux et les coûts annualisés en 2020 (entre 20 et 30 millions EUR par an) sont modestes. Le rapport coût-efficacité est meilleur que pour les autres mesures envisageables pour réduire les émissions de composés organiques volatils.

Le 28 février dernier, la Commission a invité les principales parties intéressées à répondre directement à une série de questions concernant l'introduction éventuelle de la phase II de la PVR. Les questions ont également été publiées sur le site web Europa de manière à permettre au public de s'exprimer. En outre, la consultation a été publiée par «ENDS Daily» le 17 mars 2008. Les seize réponses reçues émanaient des régions des États membres, des agences pour la protection de l'environnement, des fournisseurs d'équipements, des exploitants de stations-service, des associations de l'industrie pétrolière et des constructeurs automobiles. Une synthèse de ces réponses peut être consultée en ligne<sup>5</sup>. Les réponses portaient aussi bien sur les conséquences des vapeurs d'essence pour la santé que sur l'efficacité des équipements de la phase II, les avantages des dispositifs de surveillance automatique et le rapport coût-efficacité des diverses options envisageables pour l'installation d'équipements PVR – phase II. Ces réponses ont été directement prises en compte lors de l'élaboration des principaux éléments de la proposition, notamment en ce qui concerne les stations-service situées en dessous de locaux d'habitation, la fixation d'une valeur limite plus basse pour les stations-service concernées, ainsi que la surveillance automatique des performances des équipements en service.

---

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>