

5. Quelques aspects du développement durable

De plus en plus, on craint que le développement durable à long terme ne soit compromis si des mesures ne sont pas prises pour assurer un équilibre entre les résultats économiques, environnementaux et sociaux, à la fois sur le plan national et à l'échelle mondiale. Ce chapitre examine trois questions relatives au développement durable qui revêtent une importance particulière pour la Suède : réduire la *pollution atmosphérique* et la *pollution de l'eau*, et améliorer la *gestion des déchets*. Dans chaque cas, des indicateurs sont présentés afin de mesurer les progrès accomplis et l'évolution des problèmes potentiels, tandis que les politiques pertinentes font l'objet d'une évaluation. On examine également si des dispositifs institutionnels sont en place pour intégrer l'élaboration des politiques visant les différents volets du développement durable (encadré 5.1).

Pollution atmosphérique

Principaux problèmes

Du fait de ses conditions naturelles, la Suède est particulièrement sensible aux polluants atmosphériques acidifiants. Aussi, les autorités nationales ont mis en œuvre une panoplie de mesures pour réduire les émissions intérieures et appuyé les initiatives internationales visant à combattre les polluants atmosphériques acidifiants émanant de pays étrangers. Le principal impératif pour les autorités est de veiller à ce que ces mesures soient efficaces par rapport à leur coût.

Résultats

Durant les années 90, les émissions intérieures de dioxyde de soufre et d'oxydes d'azote par unité de PIB ont baissé moins rapidement que dans la zone de l'UE (tableau 5.1). Néanmoins, les émissions de dioxyde de soufre rapportées au PIB sont très inférieures à la moyenne de l'UE, ce qui reflète les tendances des années 80, notamment l'expansion du nucléaire (Östblom, 1996). Les émissions d'oxydes d'azote, en revanche, sont légèrement supérieures à la moyenne UE et dépassent très nettement le plafond fixé par l'UE pour 2010 (graphique 5.1) ; les principales responsables sont les sources mobiles, qui représentent les trois quarts des émissions intérieures, dont 44 pour cent pour les sources mobiles à caractère

Encadré 5.1. **Intégration des différents éléments du développement durable dans l'action des pouvoirs publics***

Les principaux outils d'intégration des politiques sont le système collégial de gouvernement et le processus bien ancré de larges consultations pour l'élaboration des politiques. Une stratégie nationale de développement durable a été approuvée en 2001. S'inscrivant dans une large perspective, elle réunit un certain nombre de priorités sociales, économiques et environnementales. Une première série d'indicateurs a été élaborée pour suivre les progrès accomplis vers la réalisation des principaux objectifs ; elle sera réexaminée et modifiée le cas échéant à intervalles réguliers (ministère de l'Environnement, 2001). L'un des atouts de la prise de décision en matière de développement durable réside dans la volonté de placer les politiques dans un cadre cohérent. L'approche stratégique se trouvera sans doute renforcée dans l'avenir du fait que le Cabinet du Premier ministre jouera un rôle moteur dans l'élaboration des politiques de développement durable.

Tandis que les politiques et les projets exigent l'établissement d'évaluations de l'impact sur l'environnement, l'analyse coûts-avantages n'est pas systématiquement appliquée. Lorsqu'elle est entreprise, c'est avec prudence, étant donné la difficulté d'estimer tous les avantages. Dans plusieurs domaines, l'élaboration des politiques s'appuie sur une étude des options à l'aide de modèles d'équilibre général calculables. Ainsi, les actions possibles face au changement climatique et les mesures visant à combattre la pollution atmosphérique ont été évaluées par des modèles de l'économie qui suivent de près les émissions et leur impact sur l'environnement. L'élaboration des politiques bénéficie aussi de l'adoption de comptes nationaux ajustés en fonction des données environnementales. L'approche retenue consiste à valoriser les diverses fonctions (économiques, d'aménité, etc.) des différents types de capital naturel (forêts, zones humides, etc.). Cette démarche devrait aider les décideurs publics à établir un ordre de priorité entre des impératifs environnementaux et économiques concurrents.

* Les sections de ce rapport traitant de la pollution atmosphérique, de la pollution de l'eau et de la gestion des déchets sont des contributions au suivi par l'OCDE du rapport sur le développement durable, conformément à la décision de mai 2001 du Conseil au niveau des ministres.

non routier¹. En dépit d'une baisse relativement lente des émissions internes, et grâce surtout au recul de la pollution atmosphérique transfrontière, la zone où les dépôts acides excèdent la capacité d'absorption de l'écosystème s'est réduite de plus de 60 pour cent entre le milieu des années 80 et la fin des années 90. S'il est rare que les concentrations d'ozone au niveau du sol dépassent les normes sanitaires, les concentrations moyennes ne semblent avoir guère évolué. Enfin, les inquiétudes suscitées par les concentrations de matières particulaires se sont renforcées.

Tableau 5.1. Principaux indicateurs : pollution atmosphérique

	Variation des émissions par unité de PIB, 1990-99 ¹			Niveau des émissions, 1999 ²			Amélioration du rendement de la production, 1990-1999	
	Dioxyde de soufre	Dioxyde d'azote	COV	Dioxyde de soufre	Dioxyde d'azote	COV	Dioxyde de soufre par unité d'électricité produite	Dioxyde d'azote par véhicule
	% annuel			Grammes par dollar de PIB				
Australie	3.1	-1.9	-2.9	3.9	5.5	4.1	n.d.	n.d.
Autriche	-10.2	-3.5	-6.5	0.2	0.9	1.2	-77.2	-32.5
Belgique	-9.2	-3.6	-4.8	0.8	1.2	1.1	-64.4	-22.6
Canada	-5.3	-2.8	-2.9	3.2	2.6	3.5	n.d.	n.d.
Rép. tchèque	-19.1	-6.6	-5.7	2.1	3.0	1.9	n.d.	n.d.
Danemark	-14.2	-4.9	-5.2	0.4	1.6	1.0	-79.8	-38.9
Finlande	-13.0	-3.8	-4.1	0.7	2.1	1.4	-65.3	-28.7
France	-8.3	-3.8	-5.1	0.5	1.2	1.4	-52.0	-37.8
Allemagne	-20.1	-7.1	-8.8	0.4	0.9	0.9	-85.2	-43.7
Grèce	-1.4	-0.3	-0.2	3.6	2.5	2.6	-4.6	-22.3
Hongrie	-6.1	-1.1	-3.8	5.5	2.1	1.4	n.d.	n.d.
Islande	-1.1	-1.7	-4.9	3.7	3.9	1.4	n.d.	n.d.
Irlande	-8.1	-6.3	-7.9	1.7	1.3	1.0	-35.8	-19.0
Italie	-7.6	-4.3	-4.4	0.8	1.2	1.4	-52.8	-31.3
Japon	-1.7	-1.3	-2.4	0.3	0.5	0.6	n.d.	n.d.
Corée	-8.9	-3.3	-9.7	1.6	1.9	0.2	n.d.	n.d.
Luxembourg	-18.7	-9.1	-7.9	0.2	0.9	0.9	n.d.	n.d.
Mexique	-0.4	-0.9	-9.3	1.6	1.6	1.4	n.d.	n.d.
Pays-Bas	-10.1	-6.5	-8.8	0.3	1.1	0.7	-50.2	n.d.
Nouvelle-Zélande	-0.4	-0.5	-1.6	0.7	3.0	2.6	n.d.	n.d.
Norvège	-9.7	-2.8	-1.8	0.2	2.0	3.0	n.d.	n.d.
Pologne	-10.0	-6.6	-4.8	5.1	2.8	2.2	n.d.	n.d.
Portugal	-2.1	-0.9	0.1	2.4	2.3	3.1	-17.7	-18.33
Slovaquie	-13.7	-7.4	-5.6	3.3	2.4	2.0	n.d.	n.d.
Espagne	-5.8	-2.1	-3.5	2.2	1.7	3.6	-39.4	-14.4
Suède	-8.3	-4.3	-3.9	0.3	1.3	2.1	-26.0	n.d.

Tableau 5.1. Principaux indicateurs : pollution atmosphérique (suite)

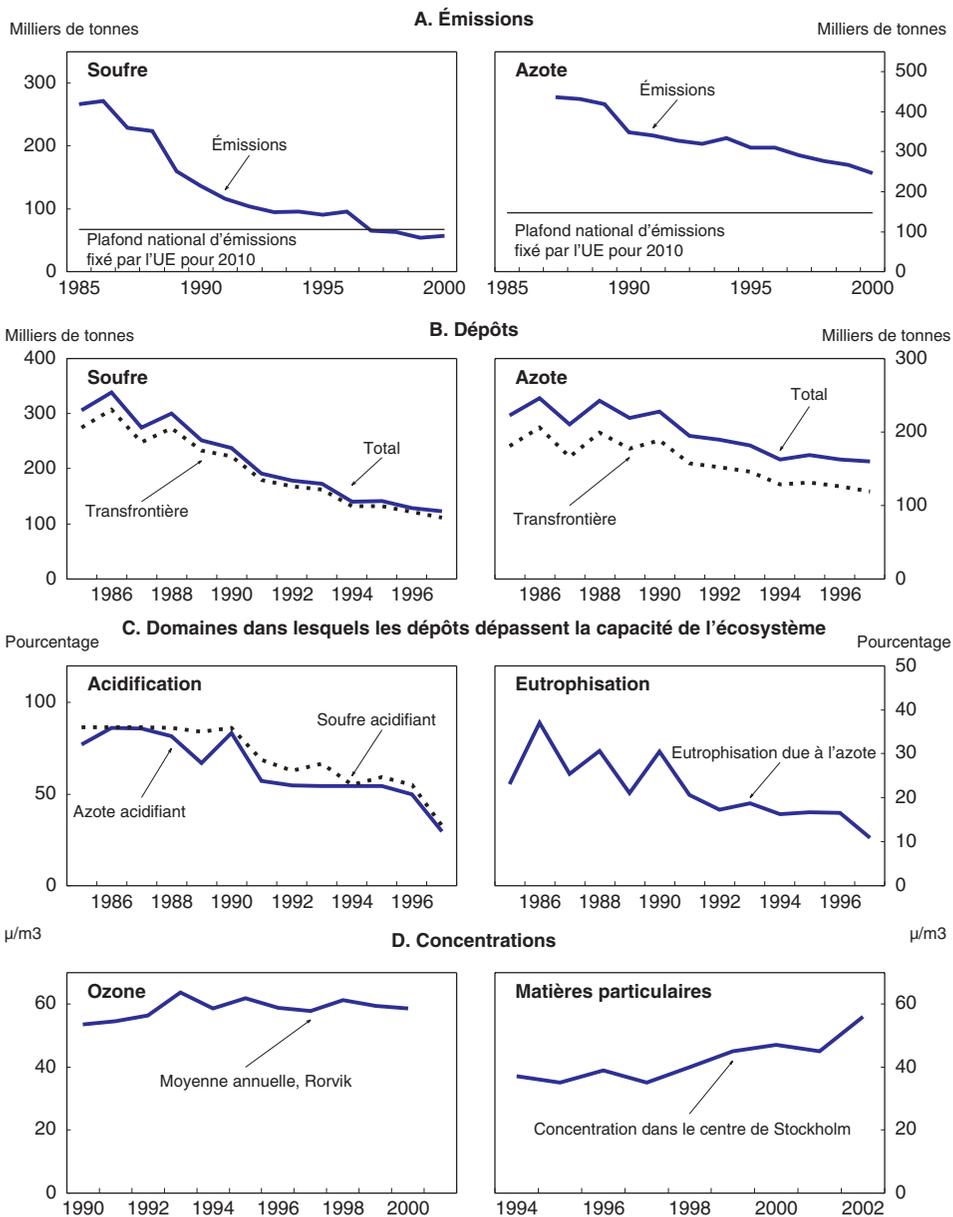
	Variation des émissions par unité de PIB, 1990-99 ¹			Niveau des émissions, 1999 ²			Amélioration du rendement de la production, 1990-1999	
	Dioxyde de soufre	Dioxyde d'azote	COV	Dioxyde de soufre	Dioxyde d'azote	COV	Dioxyde de soufre par unité d'électricité produite	Dioxyde d'azote par véhicule
	% annuel			Grammes par dollar de PIB				
Suisse	-6.0	-5.4	-6.3	0.1	0.5	0.9	n.d.	n.d.
Turquie	3.2	1.0	0.0	3.4	2.3	1.6	n.d.	n.d.
Royaume-Uni	-13.9	-7.9	-6.6	1.0	1.3	1.4	-72.8	-51.0
États-Unis	-5.5	-2.5	-4.7	2.0	2.7	1.9	n.d.	n.d.
Union européenne	-11.1	-5.0	-5.3	0.8	1.2	1.5		
OCDE Europe	-10.1	-4.8	-5.0	1.2	1.4	1.5		
OCDE	-6.7	-2.9	-4.4	1.5	1.9	1.6		

Note : Pour la moyenne de l'OCDE, on a remplacé les données manquantes pour 1990 ou 1999 par celles de la dernière année disponible. Les données estimées pour 1999 représentent environ 5 pour cent du total de la zone. Le PIB est mesuré aux prix de 1995. Les agrégations de plusieurs pays sont fondées sur les taux de change à parité de pouvoir d'achat de 1995.

1. Australie : 1995-99 pour le dioxyde de soufre ; Nouvelle-Zélande : 1990-98 ; Mexique : 1994-98 pour le dioxyde de soufre et les COV et 1990-98 pour le dioxyde d'azote ; Slovaquie : 1990-98 pour le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote et 1990-97 pour les COV.
2. 1998 pour le Mexique, la Nouvelle-Zélande et le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote en Slovaquie ; 1997 pour les COV en Slovaquie.
3. Entre 1990 et 1997 pour le Portugal.

Source : Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (EMEP) ; Organisation mondiale de la santé ; OCDE.

Graphique 5.1. Pollution atmosphérique



Source : EMEP ; Données de l'OCDE sur l'environnement, compendium 2002 ; Agence européenne de l'environnement ; Johansson (2003).

Politiques

Les objectifs d'émission pour les polluants atmosphériques conventionnels sont fixés dans le cadre de conventions internationales et de directives de la Commission européenne (CE) que les autorités suédoises ont appuyées, étant donné l'importance de la pollution atmosphérique transfrontière pour la Suède². Ces objectifs sont complétés par des objectifs nationaux de qualité environnementale prévoyant une « acidification exclusivement naturelle » et un « air purifié » dans l'espace d'une seule génération. Compte tenu des dispositifs déjà en place, la Suède devrait remplir assez aisément ses obligations internationales concernant les émissions de dioxyde de soufre. La tâche est plus ardue pour les oxydes d'azote. En tout état de cause, la réalisation des objectifs de l'UE pour les plafonds d'émission nationaux de dioxyde de soufre et d'oxydes d'azote devrait induire une baisse de revenu réel estimée à 87 millions d'euros par an, mais les avantages annuels correspondants sont évalués entre 140 et 260 millions d'euros (ministère des Finances, 2001).

La lutte contre les émissions intérieures des principaux polluants s'appuie sur des normes d'émission nationales, un régime d'autorisations et des instruments économiques. Les normes d'émission nationales sont déjà plus strictes que celles de la Directive de la CE sur les grandes installations de combustion (Cofala et Amann, 2001). Le régime d'autorisation des entreprises prévoit l'application de la meilleure technologie disponible, même si l'autorité compétente peut adoucir les conditions afin d'éviter d'imposer des coûts économiques excessifs. Les instruments économiques sont utilisés pour réduire les émissions de dioxyde de soufre et d'oxydes d'azote.

- Depuis 1991, les entreprises acquittent une taxe sur la teneur en soufre des combustibles (son taux est resté inchangé à 3.2 euros par kilogramme), qui est remboursée au même taux pour chaque kilogramme de soufre éliminé des émissions. Cette taxe a eu un impact considérable sur les émissions de soufre : depuis sa mise en place, elle a contribué pour près d'un tiers à la baisse des émissions³. Néanmoins, selon des estimations de l'externalité des émissions de soufre, le taux de la taxe est sans doute trop bas de moitié pour internaliser intégralement les coûts externes des émissions de soufre (Ahlroth, 2000).
- Un système différent s'applique à certaines sources émettrices d'oxydes d'azote⁴. Une taxe de 4.3 euros par kilogramme de NO_x est appliquée aux émissions des installations produisant au moins 25 GWh par an. Le produit de ce prélèvement est remboursé aux producteurs en fonction de la quantité d'énergie produite, le montant du remboursement étant d'autant plus réduit que les émissions sont plus élevées. Après l'instauration en 1992 de la taxe sur les oxydes d'azote, les émis-

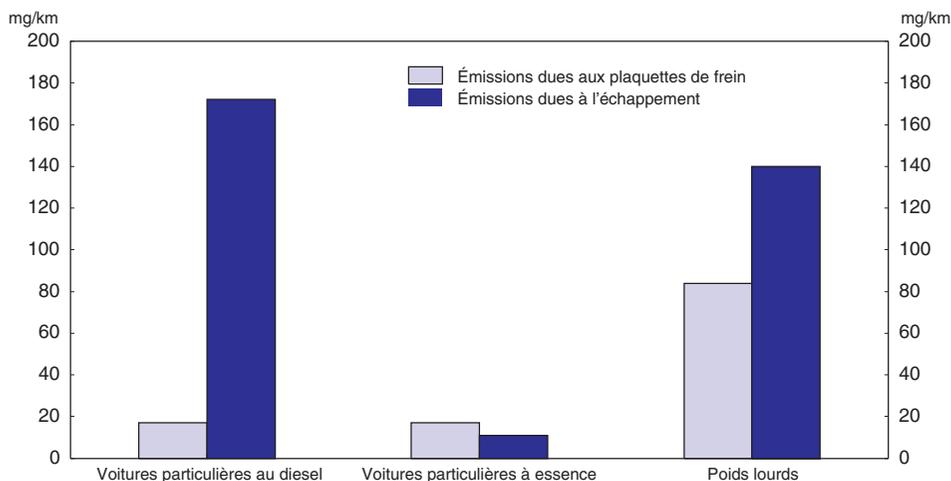
sions visées par ce dispositif avaient baissé de 35 pour cent à la fin de la décennie (Conseil des ministres des pays nordiques, 2002).

Une autre approche du problème de l'acidification a consisté à encourager la réduction des émissions imputables au transport maritime et à en combattre les conséquences. Les autorités suédoises ont innové en favorisant la consommation de carburant maritime peu soufré et l'adoption de moteurs à technologie améliorée pour les bâtiments de mer⁵. Selon les estimations, ces mesures ont permis de réduire les émissions annuelles de dioxyde de soufre de 50 000 tonnes (-6 pour cent environ) et celles d'oxydes d'azote de 27 000 tonnes (-2.5 pour cent), mais d'autres pays en bénéficieront également (Administration maritime nationale, 2002 ; INTEC, 2002). On a eu recours au chaulage pour remédier aux effets de l'acidification. Mais une évaluation ultérieure a révélé que cette méthode était inefficace dans un certain nombre de cas, et les financements publics ont été réduits de façon qu'elle ne soit retenue que dans les zones les plus gravement touchées.

Les autorités avancent sur deux fronts pour combattre la pollution dans le secteur des transports, principale source des émissions d'oxydes d'azote et source majeure de matières particulaires en milieu urbain. Premièrement, le gouvernement examine la possibilité d'introduire une taxe fondée sur la distance. Une telle taxe calculée en fonction de la distance parcourue, du poids et des normes d'émission est susceptible de combattre plus efficacement les conséquences écologiques des émissions de polluants atmosphériques conventionnels dues au transport. Toutefois, les autorités se montrent prudentes à l'égard d'une taxe fondée sur la distance parcourue, ce système ayant échoué au début des années 90⁶.

La seconde démarche envisagée consiste à moduler des taux de la taxe sur les véhicules utilitaires lourds en fonction des différentes catégories de normes d'émission déterminées par l'UE (SOU, 2002). Entre 2000 et 2002, le gouvernement a également abaissé la taxe annuelle sur les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés qui satisfont aux normes d'émission européennes prescrites pour 2005⁷. Les véhicules diesel doivent acquitter une taxe annuelle plus élevée, mais cet inconvénient est compensé par le fait que, pour un véhicule ayant une consommation de carburant moyenne, le axes sur le gazole diminuent quand le kilométrage annuel dépasse 17 000 kilomètres⁸. Malgré la désincitation à acheter un véhicule diesel pour une utilisation modérée, on estime que ces véhicules, en raison de leur taux d'émission beaucoup plus élevé, produisent près de 80 pour cent des rejets de matières particulaires des voitures de tourisme à Stockholm (graphique 5.2). Dans plusieurs régions, les autorités ont exigé que les véhicules commerciaux anciens soient équipés de filtres à particules (Ahlvik, 2001). Cette mesure a favorisé la consommation de gazole peu soufré, puisque les filtres à particules ont besoin d'un carburant plus propre pour fonctionner efficacement.

Graphique 5.2. Émissions de matières particulaires
2001



Source : Westerlund, 2001.

Si le transport est une importante source de matières particulaires, la combustion de bois de chauffage représente plus d'un tiers de tous les rejets de matières particulaires à Stockholm (Wallin, 1998). De surcroît, bien qu'elles ne représentent que 5 pour cent environ des chaudières domestiques, les unités à bois sont responsables des deux tiers des émissions totales de ces chaudières. Les autorités préconisent l'utilisation de chaudières à bois qui assurent une température de combustion plus élevée, d'où une baisse des émissions particulières, mais à la fin des années 90 moins de la moitié des chaudières à bois neuves répondaient à ces normes (Wallin, 1998). Près des trois quarts des chaudières à bois domestiques installées en Suède sont des modèles anciens, dont le taux d'émission de particules peut être 60 fois plus élevé que celui des nouveaux modèles (Nordic Ecolabelling, 2001).

Conclusions

La Suède est dotée d'un système efficace pour combattre les émissions de polluants atmosphériques émanant d'importantes sources ponctuelles. Ces mesures ont permis de réduire la pollution de manière relativement efficace, mais le taux de la taxe sur les rejets de soufre est probablement trop bas. Les autorités devraient donc estimer les externalités découlant des émissions de soufre et ajuster la taxe en conséquence. Des actions supplémentaires s'imposent pour tenir les engagements internationaux visant les oxydes d'azote. La démarche retenue pour

les poids lourds devrait être étendue aux autres véhicules, les taxes correspondantes étant toutefois alignées plus étroitement sur les caractéristiques d'émission. En particulier, puisque les véhicules diesel produisent une proportion élevée des émissions de matières particulaires, il serait économiquement avantageux de recourir à la taxation pour favoriser l'utilisation de véhicules diesel moins polluants et l'installation de pièges à particules. Les taxes sur les véhicules et le carburant sont fixées conjointement afin que le montant total des taxes acquittées soit le même pour tous les types de véhicules parcourant entre 20 et 30 000 kilomètres par an. Une taxe annuelle plus faible sur les véhicules diesel pourrait être compensée par une taxe plus élevée sur le carburant diesel qui serait ainsi plus étroitement alignée sur la taxe prélevée sur l'essence. Le montant global des impôts acquittés serait donc plus élevé pour les véhicules diesel qui font beaucoup de kilomètres. Néanmoins, en l'état actuel des choses, la Directive européenne 99/96/CE limite bel et bien la possibilité pour la Suède de recourir à des incitations économiques pour encourager une plus large utilisation des filtres à particules. Les pouvoirs publics devraient réduire l'avantage de prix du gazole sur l'essence et donner suite à leur initiative concernant la tarification routière. Enfin, étant donné l'importance des chaudières à bois pour les émissions de matières particulaires, il y a lieu d'envisager des incitations fiscales pour promouvoir la mise en conformité des chaudières neuves et existantes avec des normes d'émission plus strictes.

Pollution de l'eau

Principaux problèmes

L'eau potable est un bien essentiel dont l'offre dépend dans une large mesure de la qualité des eaux de surface et des nappes phréatiques. Une eau de qualité offre des avantages supplémentaires en tant que support d'un grand nombre d'activités économiques et sociales. La contamination des eaux souterraines par les nitrates et l'eutrophisation continuant de poser des problèmes en Suède, les principaux impératifs pour les autorités sont de prendre des mesures efficaces contre les sources de pollution diffuses et d'observer les obligations internationales visant à réduire la pollution de la mer Baltique.

Résultats

En comparaison des autres pays, les niveaux de pollution de l'eau sont relativement bas en Suède (tableau 5.2). Durant les années 90, les concentrations de nitrates dans les eaux souterraines ont accusé de fortes fluctuations, alors que les concentrations dans les cours d'eau n'ont que faiblement varié (graphique 5.3). Au total, entre 10 et 20 pour cent de la superficie du pays sont classés comme zones vulnérables aux nitrates, soit parce que les concentrations y dépassent les limites spécifiées dans la directive de la CE, soit parce qu'elles sont menacées d'une

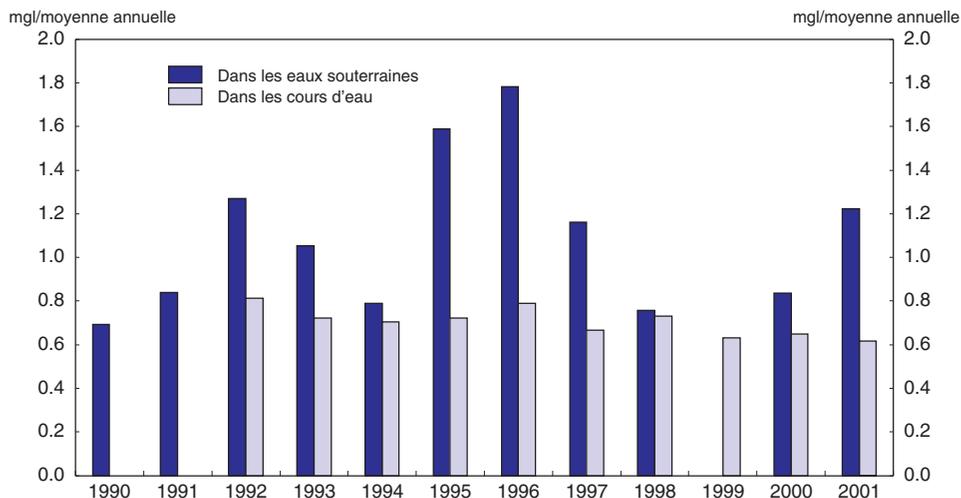
Tableau 5.2. **Indicateurs de performance : pollution de l'eau**
Quelques cours d'eau

	Demande biochimique en oxygène		Nitrates		Phosphore total	
	mg O ₂ /litre		mg N/litre		mg P/litre	
	Moyenne 1980-85	Moyenne des 3 dernières années	Moyenne 1980-85	Moyenne des 3 dernières années	Moyenne 1980-85	Moyenne des 3 dernières années
Australie	..	..	..	..	..	..
Autriche	2.2	2.2	1.2	1.3	0.2	0.1
Belgique	6.6	..	3.8	..	0.7	..
Canada	..	..	0.1	0.1	0.1	0.0
République tchèque	8.5	4.6	5.1	3.5	..	0.3
Danemark	3.9	2.0	3.5	2.6	0.3	0.1
Finlande	..	..	0.2	0.3	0.0	0.0
France	5.2	3.2	2.8	3.1	0.4	0.4
Allemagne	3.6	2.4	3.5	3.3	0.5	0.2
Hongrie	4.4	2.9	2.2	1.6	0.4	0.3
Islande	..	..	..	..	..	..
Irlande	1.7	1.8	2.2	2.9	0.1	0.1
Italie	..	..	2.0	2.1	0.3	0.2
Japon	2.3	1.4	..	..	..	..
Corée	..	2.8	..	2.6	..	0.1
Luxembourg	3.8	2.7	4.1	4.1	0.6	0.4
Mexique	3.7	15.9	1.9	0.6	..	0.1
Pays-Bas	2.8	3.1	4.4	3.3	0.5	0.2
Nouvelle-Zélande	..	..	..	..	..	..
Norvège	..	..	0.3	0.3	0.0	0.0
Pologne	5.0	4.3	1.8	1.9	0.3	0.3
Portugal	..	..	..	..	..	..
République slovaque	5.1	3.3	2.0	2.2	0.1	0.2
Espagne	4.7	3.6	1.7	3.1	0.6	0.2
Suède	..	..	0.4	0.5	0.0	0.1
Suisse	..	..	1.5	1.5	0.1	0.1
Turquie	2.1	2.7	1.3	1.0	0.3	0.2
Royaume-Uni	3.4	2.9	4.6	5.2	0.8	0.9
États-Unis	1.8	1.6	1.1	..	0.2	0.1

Source : OCDE.

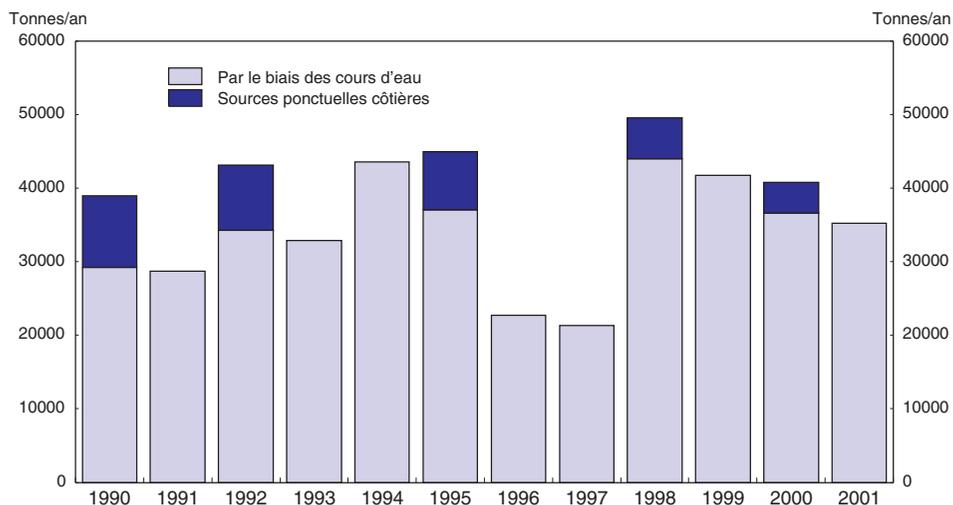
contamination par les nitrates. Ces zones se situent essentiellement dans la partie méridionale de la Suède (Commission européenne, 2002). L'une des principales causes des fortes charges polluantes observées dans le sud tient à l'importance relative de l'agriculture. Les quantités de polluants qui se déversent dans la mer Baltique et contribuent à l'eutrophisation ont brièvement diminué au milieu de la décennie 90 pour remonter ces dernières années (graphique 5.4).

Graphique 5.3. Concentrations de nitrates



Source : Base de données sur l'eau, Agence européenne de l'environnement.

Graphique 5.4. Rejets d'azote en mer Baltique et dans l'Öresund



Source : Swedish EPA.

Politiques

Dans le cadre de la stratégie de développement durable, une « eutrophisation zéro » et des « nappes aquifères de qualité » sont des objectifs de long terme souhaitables, qui exigeront une réduction de la pollution des eaux. Les directives-cadres communautaires sur les nitrates et sur l'eau fixent d'importants objectifs pour la Suède ; les autorités prévoient de les transposer en droit national d'ici à 2009. De plus, en 1988 les États riverains de la mer Baltique sont convenus de réduire de moitié en dix ans la charge polluante responsable de l'eutrophisation. Cet engagement a été réaffirmé en 1998, une nouvelle date butoir étant fixée à 2005 car l'échéance précédente n'avait pas été respectée. La Suède avait atteint l'objectif pour le phosphore à la fin des années 90, mais en l'absence de nouvelles mesures il est peu probable que des progrès soient réalisés en ce qui concerne l'azote.

Comme c'est le cas pour la pollution de l'air, les installations qui rejettent des polluants dans l'eau doivent obtenir une licence. À la différence des mesures de lutte contre les polluants atmosphériques, les autorités n'appliquent pas d'instruments économiques aux rejets provenant de sources ponctuelles autorisées. Les installations de traitement des eaux usées desservent la quasi-totalité de la population et sont très perfectionnées, la purification de l'eau se faisant en plusieurs étapes dans la grande majorité des unités. Toutefois, si les systèmes d'épuration se montrent efficaces pour réduire la présence de phosphore (taux d'extraction de 93 pour cent), ils le sont moins pour éliminer l'azote (35 pour cent) (Office suédois de statistique, 1999). Par conséquent, dans les zones où l'azote est susceptible de contribuer à la charge polluante de la mer Baltique, il faut adopter de nouveaux procédés pour en éliminer davantage.

Comme dans beaucoup d'autres pays, il s'est avéré difficile de combattre efficacement la pollution diffuse. L'un des principaux freins est l'aide à l'agriculture, qui a contribué à une augmentation des ruissellements azotés et à une consommation accrue de pesticides compte tenu des types de cultures bénéficiaires, tandis que l'aide à l'élevage a favorisé les fuites de déchets ammoniacés et d'azote (Sjölin et Wadeskog, 2001). Les décideurs publics ont tenté de découpler la consommation d'engrais ou de pesticides et la production en imposant des taxes sur la teneur en azote des engrais chimiques (0.2 euro par kilogramme), sur la teneur en cadmium des engrais phosphorés (3.3 euros par kilogramme) et sur la teneur en matières actives des pesticides (2.2 euros par kilogramme). Tandis que les taxes sur les engrais phosphorés et les pesticides ont fait baisser la consommation de ces produits, la taxe sur l'azote n'a eu qu'une légère incidence (SOU, 2003). De fait, ce prélèvement est inefficace puisqu'il taxe l'intrant et non les rejets et qu'il ne tient pas compte de la teneur en azote des engrais organiques. Pour remédier à ces carences, il conviendrait de viser plus directement les bilans azotés ou les pertes d'azote des exploitations.

Comme les taxes sur la consommation d'engrais azotés n'ont qu'un effet limité, les autorités recourent aussi à des réglementations et à des mesures volontaires, qui varient d'une région à l'autre suivant le degré de gravité de la pollution (ministère de l'Agriculture, 2002). Les réglementations concernent notamment la densité de bétail autorisée, l'épandage et le stockage du fumier et l'obligation de mettre en place un couvert végétal hivernal. En ce qui concerne les instruments volontaires, des indemnités sont versées aux agriculteurs qui sèment des cultures captant les nitrates, qui plantent de la végétation le long des cours d'eau ou qui réservent des zones humides et des bassins pour réduire le lessivage des nitrates. Selon des estimations, le coût de ces subventions destinées à réduire la quantité de polluants déversés en mer Baltique va de 5 euros par kilogramme d'azote éliminé pour la création de terres humides à 16 euros par kilogramme d'azote éliminé pour la plantation de cultures fixatrices (Institut finlandais de l'environnement, 2002). Ces coûts de dépollution étant très supérieurs à la taxe implicite sur l'excédent d'azote (0.85 euro par kilogramme), il apparaît que le taux de la taxe sur l'azote est fixé à un niveau trop bas⁹.

L'objectif d'une réduction de 50 pour cent de la charge nutritive déversée en mer Baltique pourrait impliquer des coûts de dépollution totaux à peu près équivalents aux avantages estimés, mais il faudrait pour cela mettre en œuvre des mesures efficaces par rapport à leur coût¹⁰. À l'heure actuelle, chacun des pays riverains de la mer Baltique étant tenu de réduire les charges polluantes de 50 pour cent, les coûts de dépollution totaux sont pratiquement doublés par rapport à une répartition plus optimale de l'effort de dépollution, du fait essentiellement des coûts marginaux élevés en Suède et en Allemagne. L'allocation la plus efficace par rapport à son coût impliquerait un effort de dépollution proportionnellement plus important dans les États baltes et en Pologne, mais même dans ce cas la Suède devrait prévoir des coûts annuels de plus de 500 millions d'euros (Gren *et al.*, 1997). Selon des estimations fondées sur la minimisation des coûts de dépollution marginaux, 20 pour cent des crédits totaux devraient être consacrés à la dépollution dans les pays étrangers (Markowska et Zylitz, 1999). Le projet de Fonds balte proposé au milieu des années 90 n'a pas reçu un appui suffisant. Néanmoins, un régime de permis internationaux négociables contribuerait à une répartition optimale de l'effort de dépollution.

Conclusions

Tandis que les niveaux de pollution de l'eau sont faibles en comparaison de beaucoup d'autres pays de l'OCDE, la contamination par les nitrates et l'eutrophisation demeurent de réels problèmes dans certaines parties de la Suède. Dans ce contexte, les autorités devraient entreprendre des analyses coûts-avantages pour évaluer si l'imposition d'une redevance de rejet d'eaux usées et d'une taxe sur le bilan azoté des exploitations ou sur les écoulements d'azote

serait un remède efficace à la pollution par les nitrates. Étant donné que l'agriculture contribue largement à la pollution azotée et à l'eutrophisation, les autorités devraient exploiter les possibilités offertes par les réformes de la politique agricole commune (adoptées en juin 2003) de transférer le soutien agricole aux mesures susceptibles de réduire les externalités environnementales. L'objectif de réduction de la pollution azotée en mer Baltique pourrait se traduire par des coûts de dépollution élevés si la mise en œuvre a lieu uniquement au niveau intérieur. En s'accordant avec d'autres pays riverains de la mer Baltique pour que des efforts de dépollution plus intenses soient menés dans ces pays, on pourrait réaliser les objectifs d'une manière plus efficace par rapport au coût.

Gestion des déchets

Principaux problèmes

Dans le domaine de la gestion des déchets, les objectifs des autorités suédoises sont parmi les plus ambitieux au monde. La politique dans ce secteur a été largement déterminée par le recours aux évaluations d'impact sur l'environnement, les analyses coût-efficacité et coûts-avantages n'étant guère utilisées (ministère des Finances, 2001). Le principal impératif pour la politique de gestion des déchets est de faire en sorte que ces objectifs clés soient atteints avec le meilleur rapport coût-efficacité possible.

Résultats

La production de déchets ménagers par personne est inférieure aux moyennes de l'OCDE et de l'UE, mais elle a augmenté assez rapidement durant les années 90 (tableau 5.3). La mise en décharge, principale méthode d'élimination des déchets, a perdu de l'importance au cours des années 90. Toutefois, la tendance la plus marquante de cette décennie a été la forte croissance de la récupération de matières premières (tableau 5.4), le taux de recyclage dépassant largement les moyennes de l'OCDE et de l'UE. Le volume de déchets incinérés (avec récupération d'énergie) est resté relativement constant durant les années 90, mais sa part a diminué en raison de la forte hausse de la production totale de déchets. Enfin, le compostage s'est développé rapidement mais il ne représente encore qu'une faible part des déchets ménagers traités.

Politiques

La politique de gestion des déchets établit une hiérarchie stricte et favorise la réutilisation et le recyclage aux dépens de l'incinération, elle-même préférée à la mise en décharge. Les autorités entendent réduire de moitié la quantité de déchets mis en décharge en 2005 par rapport aux niveaux de 1994. À cet effet, il est prévu une taxe de mise en décharge de 40 euros par tonne, taux probablement

Tableau 5.3. Indicateurs de performance : gestion des déchets

Ordures ménagères						
Niveau	Par rapport à la consommation privée	Croissance annuelle		Recyclage	Compostage	
Kg par habitant, dernière année disponible	Grammes par \$US, 1995 PPA	Période	%	% du total, dernière année disponible		
Australie	..	..	—	..	..
Autriche	548	45.5	1990-1999	3.7	24 40	
Belgique	534	47.0	1990-1999	3.0	37 15	
Canada	..	..	—	..	..
République tchèque	334	54.2	1990-2000	..	..
Danemark	626	57.4	1994-1999	3.5	25 14	
Finlande	464	49.0	1990-1999	-2.8	.. ..
France	524	46.4	1993-1999	1.7	10 8	
Allemagne	549	46.0	1991-1998	-1.5	41 ..	
Grèce	371	42.7	1990-1997	3.8	8 1	
Hongrie	444	85.7	1990-2000	-1.9	0 0	
Islande	718	52.7	1992-2000	2.8	9 2	
Irlande	615	49.5	1995-2000	8.2	8 1	
Italie	497	40.1	1990-1999	4.0	7 10	
Japon	406	34.6	1990-1999	0.2	13 ..	
Corée	364	50.3	1990-2000	-5.8	41 ..	
Luxembourg	643	38.7	1991-1999	3.1	0 12	
Mexique	315	63.5	1991-2000	4.3	2 0	
Pays-Bas	613	53.3	1991-2000	2.9	23 24	
Nouvelle-Zélande	..	..	—	..	..
Norvège	617	51.2	1992-2000	2.7	22 9	
Pologne	316	64.0	1990-2000	1.0	0 2	
Portugal	437	50.7	1992-1999	4.2	4 5	
Slovaquie	316	58.2	1992-2000	..	2 5	
Espagne	464	48.0	1990-1999	4.3	5 18	
Suède	452	47.5	1990-1998	2.8	25 8	
Suisse	655	41.8	1990-2000	1.4	32 14	
Turque	385	101.4	1989-1998	..	0 1	
Royaume-Uni	558	44.8	1990-1999	2.3	9 2	
États-Unis	764	35.7	1990-1999	1.3	22 6	
Moyenne OCDE	501	42.3		1.3	17 7	
Moyenne UE	526	45.6		1.9	18 10	

Source : OCDE ; Eurostat. Pour l'Espagne, communications nationales.

supérieur aux coûts externes¹¹. Par ailleurs, la mise en décharge de déchets combustibles de sources distinctes a été interdite à partir de 2002, et la mise en décharge de déchets organiques le sera dès 2005. Compte tenu des technologies modernes permettant de réduire les émissions de méthane et d'éviter le rejet de lixiviats, on pourrait réduire au moins de moitié les externalités environnementales

Tableau 5.4. Déchets ménagers

	1980	1985	1990	1995	2001
Total, millions de tonnes	2 700	2 750	2 960	3 746	3 907
Part en pourcentage					
Mise en décharge	53.7	38.2	30.4	25.4	22.5
Incinération	31.5	47.3	47.3	38.7	38.5
Recyclage (récupération de matières)	7.4	9.1	15.5	27.9	29.1
Compostage	7.4	5.5	6.8	8.0	9.9

Source : RVF.

de la mise en décharge de déchets organiques (ECON, 2001). Dans les régions à population plus clairsemée, la perte d'aménité est vraisemblablement plus faible. À l'heure actuelle, de nombreuses collectivités locales dépourvues de capacités d'incinération ou de recyclage sont exonérées des interdictions, mais à moyen terme il est probable que la capacité d'incinération augmentera, car cette méthode constitue la solution la moins coûteuse pour remplacer la mise en décharge. Une commission a été chargée d'évaluer l'institution d'une taxe d'incinération et de mesures visant à accroître encore les parts du recyclage et du compostage. La réutilisation est favorisée par des systèmes de consigne, obligatoires pour les récipients de boisson en aluminium et en plastique et facultatifs pour les récipients en verre. Pour les déchets d'emballage et certains autres produits, des régimes de responsabilité élargie du producteur ont été institués afin d'atteindre les objectifs de recyclage fixés par la législation nationale. Dans certaines localités, les ménages sont tenus de séparer les déchets à la source et de déposer les déchets recyclables dans des centres de collecte.

Les autorités locales prennent en charge les déchets ménagers non visés par les régimes de responsabilité élargie du producteur. Les coûts de gestion de ces déchets pour les ménages varient considérablement d'une collectivité locale à l'autre, la redevance moyenne par ménage allant de 45 à 220 euros, ce qui laisse à penser que des gains d'efficacité sont possibles¹². Les interdictions de mise en décharge et l'instauration en 2000 d'une taxe de mise en décharge ont entraîné les coûts globaux à la hausse : les coûts moyens de l'élimination des déchets pour un ménage ont bondi de plus d'un tiers entre 1999 et 2001 (RVF, 2000 et 2002). L'allongement des distances d'acheminement jusqu'aux unités d'incinération et autres installations pèse également sur les coûts de gestion des déchets.

Depuis l'instauration en 1994 du régime de responsabilité élargie du producteur pour les emballages et le papier¹³, l'organisation REPA gère les systèmes de recyclage pour le compte de ses membres, qui produisent plus de 90 pour cent des matériaux d'emballage. Pour couvrir les coûts de recyclage, ces entreprises versent à la REPA une redevance fixée en fonction du type de matériau. Les coûts sont répercutés sur le consommateur sous la forme d'une hausse des prix des pro-

Tableau 5.5. **Taux de recyclage et objectifs**
Pourcentage

	Taux de recyclage en 2001	Objectifs de recyclage fixés en 2001	Objectifs actuels de l'UE	Objectifs proposés par l'UE
Matières plastiques	16	30	15	20
Métaux	48	70	15	50
Verre	84	70	15	60
Papier/carton	63 ¹ /85	40/65	15	55

1. Données 2000.

Source : RVF.

duits, qui représente entre 25 et 50 euros par an et par ménage (RVF, 2002). Dans la mesure où les redevances d'élimination des emballages correspondent aux coûts de recyclage, il existe des différences de coûts déjà nettes entre matériaux, de 7 euros par tonne d'acier à 170 euros par tonne de plastique ou d'aluminium. De surcroît, si le coût moyen du recyclage d'une tonne d'emballage est de l'ordre de 50 euros, le coût marginal de recyclage d'une tonne additionnelle de déchets d'emballage a été estimé à plus de 450 euros (The Environmental Exchange, 2001). Le règlement relatif à la responsabilité des producteurs prévoit des objectifs parmi les plus ambitieux d'Europe en matière de récupération et de recyclage des déchets d'emballage (tableau 5.5). Qui plus est, pour les emballages plastiques le taux de recyclage doit être pratiquement doublé, et la réalisation de cet objectif sera sans doute particulièrement coûteuse¹⁴.

Ces coûts de recyclage ne tiennent pas compte du temps passé par les ménages à nettoyer, trier et transporter les déchets jusqu'aux points de collecte. Le coût du temps de tri et de transport pour un ménage a été estimé à 180 euros par tonne de déchets (Radetzki, 1999)¹⁵. Le tri obligatoire d'un grand nombre de catégories différentes de déchets peut demander 25 heures par an et par personne, et l'on pourrait y ajouter 16 heures pour le transport jusqu'aux sites de collecte (Berglung, 2003, Sterner et Bartelings, 1999). Toutefois, si la commune incinère les déchets résiduels, ce qui est désormais plus probable avec l'interdiction de mettre en décharge les déchets combustibles, elle est autorisée à brûler les emballages plastiques de faible poids collectés séparément en les réincorporant aux déchets résiduels, ce qui réduit à néant les efforts de tri des ménages (REPA, 2001).

Conclusions

La politique de gestion des déchets a souffert de l'absence d'options fondées sur des analyses coût-efficacité et coûts-avantages, d'où un alourdissement considérable des coûts pour les ménages. Il convient de fixer les objectifs et les taux des taxes à partir de ces analyses afin d'éviter que les coûts ne l'emportent sur les avantages et de retenir les options les moins coûteuses pour réaliser les

objectifs fixés. L'étendue du pays et sa grande diversité commandent de remettre en cause la fixation d'objectifs uniformes de gestion des déchets pour les collectivités locales. Dans ce contexte, les autorités pourraient mettre en place des mécanismes tels que les échanges entre municipalités qui permettraient d'atteindre les objectifs nationaux avec un bon rapport coût-efficacité. Les autorités devraient aussi réexaminer les interdictions de mise en décharge des déchets combustibles. Les ménages ont supporté des coûts directs croissants du fait des initiatives passées et ils ont probablement enregistré des coûts privés significatifs du fait du temps passé à trier différents types de déchets. Il ne semble guère justifié de contraindre les ménages à séparer des flux de déchets qui dans certains cas devront être incinérés. Les autorités devraient aussi envisager de mettre en place des systèmes de tarification qui donnent plus d'importance au poids ou au volume que ce n'est le cas à l'heure actuelle, afin d'offrir de meilleures incitations à réduire et à trier les déchets. Enfin, les objectifs de recyclage des matériaux d'emballage sont très ambitieux pour certaines catégories de déchets. Pour éviter une hausse excessive des coûts, les autorités devraient déterminer le coût externe de différentes méthodes d'élimination de manière à plafonner les coûts de recyclage admissibles.

Notes

1. Les sources mobiles non routières sont des véhicules tels que les tracteurs, les trains, les aéronefs, les motoneiges.
2. Ainsi, la Suède a été l'un des premiers pays à ratifier le Protocole de Göteborg.
3. L'amélioration du rendement énergétique a été un autre facteur de réduction des émissions.
4. Ces méthodes différentes s'expliquent par des causes d'émission différentes. Alors que les émissions de dioxyde de soufre dépendent en grande partie de la teneur en soufre du combustible, les émissions d'oxydes d'azote dépendent surtout de la technologie de combustion.
5. Les autorités maritimes perçoivent des droits de navigation et portuaires réduits pour les navires utilisant du carburant à faible teneur en soufre et équipés de moteurs améliorés et de convertisseurs catalytiques (OCDE, 2001).
6. Ce dispositif avait souffert des difficultés éprouvées pour vérifier les distances parcourues. Dans la perspective d'une adhésion à l'Union européenne il a été abandonné et la taxe sur les véhicules a été alignée sur les pratiques en vigueur dans le reste de l'UE.
7. L'Agence suédoise pour la protection de l'environnement signale que la réduction de la taxe annuelle sur les véhicules n'est applicable que pour les véhicules dépassant un certain poids. Les sources mobiles à caractère non routier ne sont pas soumises aux mêmes normes d'émission, même si l'UE a entrepris de les durcir.
8. La loi de finances pour 2004 prévoit une légère augmentation de la taxe sur le gazole, qui restera toutefois inférieure de 30 pour cent à la taxe sur l'essence sans plomb.
9. Pour estimer le taux de la taxe sur les engrais azotés en termes d'azote excédentaire, on a utilisé les données à la sortie de l'exploitation concernant les intrants, la production et l'excédent. Étant donné que près des deux cinquièmes de l'azote contenu dans les fertilisants sont relâchés dans l'atmosphère sous forme d'ammoniac, l'excédent d'azote a été réestimé pour tenir compte de ces pertes.
10. Les avantages estimés d'une réduction de la charge nutritive entrant dans la mer Baltique sont évalués à partir d'études sur le consentement à payer (Gren *et al.*, 1997).
11. Les coûts externes associés à la mise en décharge d'une tonne de déchets conformément aux prescriptions communautaires sont estimés entre 6 et 24 euros (COWI, Consulting Engineers and Planners, 2000).
12. Des recherches indépendantes menées par la principale association d'entreprises de gestion des déchets n'ont pas pu mettre en évidence de facteurs expliquant ces fortes variations (RVF, 1999).

13. Le régime de responsabilité élargie du producteur a été également étendu aux véhicules à moteur, aux pneus et aux équipements électroniques et électriques hors d'usage.
14. TNO (2001) estime que la plupart des avantages environnementaux pour les plastiques sont réalisés quand le taux de recyclage est de 15 pour cent et que le reste est incinéré avec récupération d'énergie.
15. Tandis que certains individus apprécient le temps passé à trier des déchets, Berglund (2003) a montré que d'autres seraient plus satisfaits s'il existait une incitation monétaire et non une obligation imposée.

Bibliographie

- Administration maritime suédoise (2002), *Annual Report 2001*, Norrköping.
- Ahlroth, S. (2000), « Correcting NDP for SO₂ and NO_x emissions: Implementation of a Theoretical Model in Practice », NIER Working Paper, n° 73.
- Ahlvik, P. (2001), « Swedish Experiences from Low Emission City Buses: Impact on Health and Environment », Paper presented at the 7th Diesel Engine Emission Reduction Workshop.
- Berglund, C. (2003), « Economic Efficiency in Waste Management and Recycling », Thèse de doctorat, Université de Technologie de Lulea.
- Commission européenne (2002), *Mise en œuvre de la directive 91/676/CEE du Conseil concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates à partir de sources agricoles : Synthèse des rapports établis par les États membres pour l'année 2000*, Bruxelles.
- Cofala, J. et M. Amann (2001), *Emission Reductions from Existing Large Combustion Plants Resulting from the Amendment of the Large Combustion Plants Directive*, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg.
- Conseil des ministres des pays nordiques (2002), *The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy 1999-2001*, Copenhague.
- COWI Consulting Engineers and Planners (2000), « A Study on the Economic Valuation of Environmental Externalities from Landfill Disposal and Incineration of Waste », Commission européenne, DG Environnement, Bruxelles.
- ECON (2001), *Miljøkostnader ved avfallsbehandling*, Rapport 85/01, Oslo.
- ENTEC (2002), *Quantification of Emissions from Ships Associated with Ship Movements Between Ports in the European Community*, Rapport final pour la Commission européenne.
- Gren, I-M., T. Söderqvist et F. Wulff (1997), « Nutrient Reduction to the Baltic Sea: Ecology, Costs and Benefits », *Journal of Environmental Management*, 51.
- Institut finlandais de l'environnement (2002), *Evaluation of the Implementation of the 1998 Ministerial Declaration Regarding Nutrient Load Reductions in the Baltic Sea Catchment Area*, Helsinki.
- Johansson, C. (2003), *PM in Sweden*, Institute of Applied Environmental Research, ITM Stockholm University.
- Markowska, A. et T. Zylicz (1999), « Costing an International Public Good: The Case of the Baltic Sea », *Ecological Economics*, 30.
- Ministère de l'Agriculture (2002), *The Swedish Agricultural HELCOM Hot Spots*, Stockholm.
- Ministère de l'Environnement (2001), *Sustainable Development Indicators for Sweden – A First Set*, Stockholm.

- Ministère des Finances (2001), *National Report on Economic Reforms: Product and Capital Markets Sweden*, Stockholm.
- Nordic Ecolabelling (2001), *Ecolabelling of Solid Biofuel Boilers*, SIS Ecolabelling, Stockholm.
- OCDE (2001), *Études économiques de l'OCDE. Suède*, Paris.
- Office suédois de statistique (1999), *Water Accounts: Physical and Monetary Data Connected to Abstraction, Use and Discharge of Water in the Swedish NAMEA*, Stockholm.
- Östblom, G. (1996), « Emissions to the Air and the Allocation of GDP: Medium Term Projections for Sweden in Conflict with the Goals of CO₂, SO₂, and NO_x Emissions for Year 2000 », *NIER Working Paper*, n° 54.
- Radetzki, M. (1999), « Recycling – Not Worth the Effort – An ESO Report on Municipal Waste », ESO, Stockholm.
- REPA (2001), *Annual Report*, Stockholm.
- RVF (Svenska Renhållningsverksföreningen) (1999), *Swedish Waste Management Policy 1999*, Malmö.
- RVF (Svenska Renhållningsverksföreningen) (2000), *Swedish Waste Management Policy 2000*, Malmö.
- RVF (Svenska Renhållningsverksföreningen) (2002), *Swedish Waste Management Policy 2002*, Malmö.
- Sjölin, M. et A. Wadeskog (2001), « Environmental Taxes and Environmentally Harmful Subsidies », Rapport établi pour la Commission européenne, DG Environnement et Eurostat, Office suédois de statistique.
- SOU (2002), *Vissa Vägtrafikskattfrågor*, Stockholm.
- SOU (2003), *Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel?*, Stockholm.
- Sterner, T. et H. Bartelings (1999), « Household Waste Management in a Swedish Municipality: Determinants of Waste Disposal, Recycling and Composting », *Environmental and Resource Economics*, 13.
- The Environmental Exchange (2001), *Project Packaging Protocol*, Rapport pour le Conseil des ministres des pays nordiques.
- TNO (2001), *Eco-Efficiency of Recovery Scenarios of Plastic Packaging*, Apeldoorn.
- Wallin, A. (1998), « Particles – Sources and Dispersion in Stockholm », Department of Meteorology, Université de Stockholm.
- Westerlund, K. (2001), « Metal Emissions from Stockholm Traffic – Wear of Brake Linings », SLB – analysis, n° 3:2001.

Table des matières

Évaluation et recommandations	9
1. Les niveaux de vie et l'État protecteur : principaux enjeux	23
Le sentier de croissance de la Suède à long terme	24
Le cadre macroéconomique et la situation économique actuelle	35
Perspectives de croissance à moyen et long terme	41
Notes	58
Bibliographie	60
<i>Annexes</i>	
1.1. Progrès des réformes structurelles	61
1.2. Stabilité macroéconomique	68
1.3. Perspectives à l'horizon 2005	73
2. Concurrence sur les marchés de produits et performance économique	77
Concurrence sur les marchés de produits et performance macroéconomique	78
La législation en matière de concurrence et son application	85
Politique réglementaire et questions de concurrence dans certains marchés et secteurs	89
Concurrence et secteur public	102
Conclusions et priorités de la politique gouvernementale	113
Notes	117
Bibliographie	118
<i>Annexes</i>	
2.1. La concurrence dans les télécommunications : situation effective	120
2.2. Propositions des organismes de logement	122
2.3. Vente d'alcool au détail	124
2.4. Marchés publics	127
3. Tirer mieux parti des ressources	131
Offre et utilisation de la main-d'œuvre	131
Amélioration de la mobilité et affectation optimale du capital entrepreneuriat	143
Innovation	151
Conclusions et priorités d'action	157

Notes	161
Bibliographie	163
<i>Annexes</i>	
3.1. Impôts sur le revenu et autres impôts directs en Suède	165
3.2. Orientations générales pour stimuler l'esprit d'entreprise	168
3.3. Des débouchés commerciaux pour la science	170
3.4. Promotion de l'innovation dans le National Health Service du Royaume-Uni	172
4. Améliorer la viabilité des finances publiques	173
La situation budgétaire s'est dégradée ces dernières années	174
Les règles budgétaires ont peut-être atténué les pressions exercées sur les dépenses	180
Les plafonds de dépenses ont été mis à l'épreuve	183
Les collectivités locales s'efforcent d'équilibrer leur budget	186
Conclusions et priorités d'action	193
Notes	195
Bibliographie	197
<i>Annexe</i>	
4.1. Les mécanismes de péréquation entre collectivités locales	198
5. Quelques aspects du développement durable	201
Pollution atmosphérique	201
Pollution de l'eau	209
Gestion des déchets	214
Notes	219
Bibliographie	221



Encadrés

1.1. Évolution du secteur des matériels de télécommunications	25
1.2. Le cadre de la politique monétaire et le référendum sur l'euro en Suède	38
1.3. Projections démographiques	42
1.4. Le système public de pensions	53
2.1. L'état de la concurrence en Suède	80
2.2. Les marchés publics au niveau des communes	110
4.1. Les réformes relatives aux dépenses publiques et les dépenses fiscales dans le programme en 121 points	179
4.2. Les mesures prises pour lutter contre l'augmentation des dépenses de maladie	185
5.1. Intégration des différents éléments du développement durable dans l'action des pouvoirs publics	202

Tableaux

1.1. Solde financier des administrations publiques	40
1.2. Projections démographiques	43
1.3. Scénarios concernant le nombre total d'heures ouvrées	48

2.1. Consommation exposée à la concurrence ¹ 1999	79
2.2. Niveau relatif des prix	83
2.3. Production, emploi et productivité	84
2.4. Principales affaires de concurrence ayant fait l'objet d'une décision du Tribunal de commerce	86
2.5. Amendes demandées et imposées dans de grandes affaires de concurrence	87
2.6. Prix de l'électricité	91
2.7. Consommation totale d'alcool	102
2.8. Secteur des entreprises d'État	105
3.1. Taux net de remplacement	134
3.2. Modèles d'accord pour les négociations salariales	139
3.3. Taux marginaux effectifs d'imposition applicables à l'investissement intérieur	141
3.4. Taux marginaux effectifs d'imposition applicables à différentes combinaisons de financement et de propriété, 2001	142
3.5. Propriété intellectuelle dans les organismes publics de recherche	156
4.1. Situation financière de l'administration centrale et des collectivités locales	176
4.2. Dépenses de l'administration centrale	182
4.3. Plafonds de dépense de l'administration centrale	183
4.4. Dotations de l'administration centrale aux collectivités locales	189
5.1. Principaux indicateurs : pollution atmosphérique	203
5.2. Indicateurs de performance : pollution de l'eau	210
5.3. Indicateurs de performance : gestion des déchets	215
5.4. Déchets ménagers	216
5.5. Taux de recyclage et objectifs	217

Annexes

1.A3.1. Résumé des prévisions à court terme	74
4.A1.1. Exemple de péréquation des recettes en 2004	199

Graphiques

1.1. PIB réel par habitant	26
1.2. Moteurs de la croissance du PIB par habitant	26
1.3. Ressources de main-d'œuvre pouvant être mobilisées	27
1.4. Taux d'activité	28
1.5. Nombre moyen d'heures ouvrées	29
1.6. Composition de l'emploi et productivité du travail	30
1.7. Taux d'investissement des entreprises	32
1.8. Investissements en TIC	33
1.9. Population ayant au moins un diplôme du deuxième cycle du secondaire	34
1.10. Taux de dépendance	34
1.11. Les déterminants de la production	36
1.12. Écart de production	37
1.13. Évolutions des taux d'intérêt et du taux de change	39
1.14. Taux de dépendance	44
1.15. Le marché du travail, 2002	45
1.16. Incidence démographique sur l'emploi	46

1.17. Tendances de l'offre de main-d'œuvre	47
1.18. Position des finances publiques	52
1.19. Modifications prévues des dépenses publiques liées à l'âge	54
1.20. Les finances publiques à long terme	56
2.1. Indicateurs de concurrence	82
2.2. Concentration du marché dans le secteur de l'électricité	91
2.3. Tarifs téléphoniques	93
2.4. Logements locatifs construits	97
2.5. Prix relatifs des produits pharmaceutiques	100
2.6. Consommation et emploi dans les administrations publiques	103
2.7. Le secteur des entreprises publiques dans les pays de l'UE	104
2.8. Marchés publics ayant fait l'objet de publicité	109
2.9. Aides de l'État aux entreprises dans l'UE	113
3.1. Pénuries d'emplois pour les immigrants	133
3.2. Ancienneté moyenne dans l'emploi par âge	138
3.3. Rigueur de la protection de l'emploi	138
3.4. Création ou gestion d'une entreprise	144
3.5. Entrée, sortie et survie des entreprises	145
3.6. Fonds propres privés en Suède	147
3.7. Investissements en capital-risque dans les pays de l'OCDE	148
3.8. Attitudes à l'égard des faillites d'entreprises	150
3.9. Ressources utilisées dans la R-D	152
3.10. Internationalisation des activités de R-D dans les industries manufacturières	153
3.11. Aides fiscales en faveur de la R-D	154
4.1. Capacité de financement et dette des administrations publiques	175
4.2. Capacité de financement des administrations publiques corrigée des influences conjoncturelles	178
4.3. Taux d'imposition des collectivités locales	188
4.4. Revenu des collectivités locales	188
5.1. Pollution atmosphérique	205
5.2. Émissions de matières particulaires	208
5.3. Concentrations de nitrates	211
5.4. Rejets d'azote en mer Baltique et dans l'Öresund	211

Annexes

1.A2.1. Facteurs affectant la stabilité macroéconomique	69
1.A2.2. Hausse des prix à la consommation	72
1.A3.1. Ventes au détail et indicateurs de confiance	73

STATISTIQUES DE BASE DE LA SUÈDE

LE PAYS

Superficie terrestre (en milliers de km ²)	411	Population des principales villes, banlieue comprise (31 décembre 2002) en milliers :	
Lacs (en milliers de km ²)	39	Stockholm	1 684
Terres arables (en milliers de km ²) (2000)	27	Göteborg	810
Bois (en milliers de km ²) (1997-2001)	226	Malmö	533

LA POPULATION

Population (31 décembre 2002), milliers	8 941	Accroissement naturel net pour	
Densité au km ²	22	1 000 habitants (moyenne 1998-2002)	-0.4
Accroissement naturel net (1998-2002), en milliers	-3.1	Solde net des migrations (moyenne 1998-2002), en milliers	21.9

LA PRODUCTION

Produit intérieur brut, 2002 (en milliards de couronnes)	2 340.0	Formation brute de capital fixe en 2002 :	
PIB par habitant (en dollars des États-Unis)	27 000	Pourcentage du PIB	17.1
		Par habitant (en dollars des États-Unis)	4 612
		Emploi en 2002 :	
		Civil, total, en milliers	4 241
		Pourcentage du total :	
		Agriculture, sylviculture, pêche	2.1
		Industrie	23.1
		Autres activités	74.6

L'ÉTAT

Pourcentage du PIB en 2001 :		Composition du Parlement	Nombre de sièges
Consommation publique	26.7	Sociaux démocrates	144
Recette courantes des administrations publiques	57.3	Modérés	55
Formation brute de capital fixe des administrations publiques	2.3	Libéraux	48
		Démocrates chrétiens	33
		Gauche	30
		Centre	22
		Verts	17
		Total	349
		Dernières élections générales : septembre 2002	
		Prochaines élections générales : septembre 2006	

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Exportations de biens et services, 2002 en pourcentage du PIB	45.4	Importations de biens et services, 2002 en pourcentage du PIB	34.9
Principales exportations de marchandises (en pourcentage du total)		Principales importations de marchandises (en pourcentage du total)	
Bois, pâtes à papiers, papiers	14.0	Bois, pâtes à papiers, papiers	3.5
Minéraux	9.6	Minéraux	8.3
Produits chimiques	11.3	Produits chimiques	10.8
Énergie	3.0	Énergie	8.9
Construction mécanique	50.8	Construction mécanique	47.8
Autres produits	11.3	Autres produits	20.7

LA MONNAIE

Unité monétaire : la couronne		Unités monétaires par dollar :	
		Année 2003	8.08
		Janvier 2004	7.25

Note : On trouvera, dans un tableau en annexe, une comparaison internationale de certaines statistiques de base.

Cette Étude est publiée sous la responsabilité du Comité d'examen des situations économiques et des problèmes de développement, qui est chargé de l'examen de la situation économique des pays membres.

•

La situation économique et les politiques de la Suède ont été évaluées par le Comité le 12 janvier 2004. Le projet de rapport a ensuite été révisé à la lumière de la discussion et finalement approuvé par le Comité plénier le 27 janvier 2004.

•

Le projet de rapport du Secrétariat a été établi pour le Comité par Deborah Roseveare, Martin Jørgensen et Douglas Sutherland sous la direction de Peter Jarrett.

•

L'Étude précédente de la Suède a été publiée en août 2002.



Extrait de :
OECD Economic Surveys: Sweden 2004

Accéder à cette publication :
https://doi.org/10.1787/eco_surveys-swe-2004-en

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2006), « Quelques aspects du développement durable », dans *OECD Economic Surveys: Sweden 2004*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/eco_surveys-swe-2004-7-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. 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 ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.