

Quelle implication des destinataires de la norme ? La voie de la corégulation

Apolline Roger

Numéro 6, hors-série, 2009

La gouvernance à l'épreuve des enjeux environnementaux et des exigences démocratiques

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/044542ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions en environnement VertigO
Université du Québec à Montréal

ISSN

1492-8442 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Roger, A. (2009). Quelle implication des destinataires de la norme ? La voie de la corégulation. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, (6).

Résumé de l'article

La corégulation est promue par la Communauté européenne comme un instrument de « bonne gouvernance ». Notre analyse tend à montrer la distance entre le discours sur la corégulation et la réalité de sa pertinence pour mettre en oeuvre une politique environnementale ambitieuse et démocratique. Les limites de la corégulation à cet égard sont clairement dévoilées lorsqu'elle est utilisée comme un substitut à une réglementation que l'autorité publique concernée ne peut ou ne veut pas adopter. En revanche, lorsqu'elle est utilisée dans un cadre réglementaire, la corégulation apparaît comme une méthode intéressante pour accroître la participation des destinataires et la flexibilité de la norme.

QUELLE IMPLICATION DES DESTINATAIRES DE LA NORME ? La voie de la corégulation

Apolline Roger, doctorante au CERIC (Le Centre d'Études et de Recherches Internationales et Communautaires), Faculté de droit de l'Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, 38, avenue de l'Europe, 13090 Aix-en-Provence, France, Courriel : apollineroger07@hotmail.com

Résumé : La corégulation est promue par la Communauté européenne comme un instrument de « bonne gouvernance ». Notre analyse tend à montrer la distance entre le discours sur la corégulation et la réalité de sa pertinence pour mettre en œuvre une politique environnementale ambitieuse et démocratique. Les limites de la corégulation à cet égard sont clairement dévoilées lorsqu'elle est utilisée comme un substitut à une réglementation que l'autorité publique concernée ne peut ou ne veut pas adopter. En revanche, lorsqu'elle est utilisée dans un cadre réglementaire, la corégulation apparaît comme une méthode intéressante pour accroître la participation des destinataires et la flexibilité de la norme.

Mots-clés : Communauté européenne, gouvernance, corégulation, accords environnementaux, accords volontaires, contractualisation.

Abstract: Coregulation is hardly promoted by the European Community as a “good governance” tool. This analysis highlights how far the reality suits the discourse when coregulation is at stake. When coregulation is used as a substitute to classical regulation that the public authority does not want or can not adopt, it is likely that reality will be far from the theory. This coregulation raises legitimacy issues, and its environmental efficiency is doubtful. On the other hand, when used as a part of a policy mix including classical regulation, coregulation appears as an interesting method to increase participation and flexibility.

Keywords : European Community, coregulation, self-regulation, environmental agreements, voluntary agreements, governance hybrid.

Introduction

La politique environnementale de la Communauté européenne a pour objectif la promotion d'un « niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement »¹. Pour y parvenir, elle dispose du pouvoir d'adopter des actes juridiques unilatéraux : les directives² et les règlements³, et de veiller à

leur application⁴. 49 règlements et 116 directives ont été adoptés à ce jour, 85% du droit de l'environnement en France est d'origine communautaire (Keller, 2006).

Cependant dès 1993, année de l'adoption de son 5^{ème} programme pour l'environnement⁵, la Communauté entreprend une diversification de ses moyens d'action : la réglementation est jugée essentielle, mais insuffisante pour atteindre l'objectif fixé par le traité. La Communauté considère qu'il est indispensable d'instaurer de nouveaux rapports avec les destinataires de la politique environnementale, en passant d'une logique de contrainte, de prescription, à une logique de « responsabilité partagée »⁶. Lorsque cela est possible, la norme doit être déterminée en partenariat avec le destinataire, dans un processus de corégulation (Best, 2006 ; Hennebel et Lewkowicz, 2007).

Afin de promouvoir la corégulation, la Communauté va intégrer un nouvel instrument dans sa boîte à outil : les « accords environnementaux », engagements d'une entreprise

¹ Tel que l'affirment les articles 2 et 174 du Traité sur la Communauté européenne (TCE).

² Qui fixent les objectifs à atteindre mais laissent aux États membres le choix des moyens pour y parvenir, article 249 TCE.

³ De portée générale, il est obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable dans tout État membre, article 249 TCE.

Référence électronique

Apolline Roger, « Quelle implication des destinataires de la norme ? La voie de la corégulation », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors série 6, 2009, [En ligne], 2009. URL : <http://vertigo.revues.org/index8956.html>.

⁴ Les États doivent veiller au respect du droit communautaire sur leur territoire (article 10 TCE), sous peine de condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes (article 226 TCE) pouvant aboutir au prononcé d'amendes et d'astreintes (article 228 TCE).

⁵ 5^{ème} programme d'action en matière d'environnement de la Commission du 30 mars 1992, COM (92) 23 et sa révision par la décision n°2179/98/EC du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 1998 « Vers un développement soutenable ».

⁶ Ibid.

ou d'un groupe d'entreprises visant à améliorer les performances environnementales de leur procédé ou de leurs produits, qui sont négociés et/ou reconnus par une autorité publique (AEE, 1997).

La Communauté considère que cet instrument permet de dépasser les limites de la réglementation. En effet, cet instrument de corégulation permettrait de conduire une action⁷ :

- plus rapide puisque la longueur des procédures décisionnelles classiques est évitée ;
- plus effective puisque le destinataire aura une meilleure attitude face à une norme qu'il a acceptée ;
- plus efficace sur le plan environnemental car la norme sera mieux adaptée au problème à régler (puisque calibrée sur la situation du destinataire et définie grâce aux informations obtenues durant le processus de négociation) ;
- plus efficace sur les plans administratifs et budgétaires puisque la préparation et la mise en œuvre de cette norme acceptée par le destinataire sont simplifiées ;
- plus légitime puisque le destinataire participe à l'adoption de la norme qu'il doit appliquer.

La corégulation est donc présentée comme un renouvellement de la gouvernance environnementale qui répondrait aux exigences d'une bonne gouvernance : participation, flexibilité, efficacité, effectivité⁸.

Au niveau communautaire comme au niveau national, l'émulation autour de la corégulation s'est traduite par l'adoption de nombreux accords environnementaux (Orts et Deketelaere, 2001 ; Ten Brink, 2002 ; OCDE, 2003 ; Croci, 2005). 21 accords ont été ainsi conclus entre la Commission européenne et des groupes d'entreprises européens⁹. La question qui se pose face à cette nouvelle méthode de gouvernance est la cohérence entre la pratique et le discours : la façon dont la Communauté européenne a mis en œuvre la corégulation remplit-elle les attentes suscitées par le discours sur la corégulation ?

⁷ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen *concernant les accords dans le domaine de l'environnement* du 27.11.1996, COM (96) 561 final, Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des Régions du 17.07.2002: *Les accords environnementaux conclus au niveau communautaire dans le cadre du plan 'simplifier et améliorer l'environnement réglementaire'*, COM (2002) 412 final, Communication de la Commission du 5.6.2002, *Plan d'action « Simplifier et améliorer l'environnement réglementaire »*, COM(2002) 278 final, Décision du Parlement européen sur la conclusion de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission (2003/2131(ACI)), JOCE C81 E/84 du 31.3.2004.

⁸ Communication de la Commission du 25.7.2001, *Livre blanc sur la Gouvernance européenne*, COM(2001) 428 final.

⁹ À ma connaissance, il n'existe pas de liste officielle et l'accès aux accords est parfois difficile.

La pratique permet de distinguer deux sortes de corégulation, dont les bilans divergent. La corégulation ne semble pas pouvoir se substituer sans risques à une réglementation que les autorités publiques n'ont pas voulu ou n'ont pas pu adopter. En revanche, elle semble être un moyen intéressant de compléter la réglementation, la situation conciliant dans ce cas flexibilité et sécurité juridique.

La corégulation, une méthode de gouvernance à risque : l'exemple des accords conclus entre la Commission européenne et les constructeurs automobiles

Les autorités publiques, « partenaires » et « gardiens de l'intérêt général » : deux rôles difficilement conciliables

Au début des années 90, la Communauté européenne et ses États membres prennent conscience qu'il est indispensable d'agir pour la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, à l'origine de 12% des émissions de CO₂ de l'Union européenne¹⁰. Une action était donc indispensable. Mais par quel moyen fallait-il agir? La Commission comme les États membres étaient divisés sur la nature des mesures à prendre. Faute d'un consensus minimum, il n'était donc pas possible d'adopter un acte communautaire qui aurait imposé des normes d'émission ou une taxation (Keay-Bright, 2000 ; Rottmann et Lenschow, 2006). À défaut, la Commission a décidé d'entamer des négociations avec les constructeurs automobiles pour que ces derniers s'engagent, par un accord environnemental, à réduire les émissions de CO₂ des voitures neuves. Après quatre ans de négociation, trois accords ont été conclus respectivement avec les constructeurs européens¹¹, coréens¹² et japonais¹³.

Le bilan de ces accords est très décevant. Leurs objectifs sont dénoncés comme n'allant pas au-delà du cours normal des affaires (Keay-Bright, 2000 ; SRU, 2005). Pourtant, avant même la fin de la période d'engagement, les constructeurs déclarent qu'ils ne pourront atteindre leurs objectifs. La

¹⁰ En 1995. Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 20.12.1995, *Une stratégie communautaire pour la réduction des émissions de CO₂ et l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures particulières*, COM (95) 689 final.

¹¹ Recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999, (*accord ACEA*), JO n° L 40/49 du 13/2/1999, pp. 49-50.

¹² Recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000, (*accord KAMA*), JO n° L 100 du 20/04/2000, pp. 55-56.

¹³ Recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000, (*accord JAMA*), JO n° L 100 du 20/04/2000, pp. 57-58.

Commission a officiellement reconnu l'échec des accords¹⁴ et la nécessité de changer de méthode en proposant l'adoption d'un règlement communautaire, 18 ans après la prise de conscience de la nécessité d'agir¹⁵.

L'échec des accords s'explique partiellement pour des raisons conjoncturelles, mais la cause principale est structurelle (Roger, 2008). Dans un processus de corégulation, les destinataires cherchent d'abord à protéger leurs intérêts (OST, 1992). Pour obtenir leur accord sur une norme qui les oblige réellement à réduire leur impact environnemental, les autorités publiques doivent donc jouer les deux rôles difficilement compatibles de « partenaire » et de « gardien de l'intérêt général » (OST, 1992). Si la volonté d'établir un partenariat prime sur la nécessité d'agir pour l'intérêt général « 'Shared' responsibility has a propensity to lapse into diffuse responsibility or even into an excuse for governmental irresponsibility » (Pallemaerts, 1999).

Or, pour pouvoir peser dans les négociations, les autorités publiques doivent disposer d'incitations suffisantes (COWI, 1997 ; Driessen, 1998 ; Orts et Deketelaere, 2001 ; Ten Brink, 2002 ; OCDE, 2003 ; Croci, 2005). Ces incitations peuvent prendre la forme d'un soutien financier (subvention ou exemption d'impôt), mais elles ne sont pas toujours pertinentes et surtout, les capacités des autorités publiques à cet égard ne sont pas illimitées. Le levier d'action principal reste donc la menace de l'adoption d'une réglementation.

C'est pourquoi une corégulation semblable aux accords conclus avec les constructeurs automobiles est structurellement viciée. Si l'autorité publique ne peut pas adopter une réglementation ou y a renoncé, et qu'elle ne dispose pas d'autres incitations suffisantes, son poids dans les négociations sera fragilisé et il lui sera difficile d'obtenir du destinataire un engagement réellement ambitieux. Renoncer à la contrainte peut donc conduire à une action ineffective et inefficace. Mais ce ne sont pas les seules failles des accords en termes de bonne gouvernance.

Une exclusion des tiers contraire aux exigences de participation et d'ouverture

La corégulation est un processus de négociation entre les autorités publiques et les destinataires. Or, l'efficacité des négociations pâtit d'un trop grand nombre de participants. Ce

constat conduit souvent, en pratique, les partenaires à s'isoler en excluant les tiers du processus (COWI, 1997 ; Driessen, 1998 ; Orts et Deketelaere, 2001 ; Ten Brink, 2002 ; OCDE, 2003 ; Croci, 2005). Les accords automobiles conclus par la Commission sont représentatifs de cette tendance. En effet, les négociations se sont déroulées strictement entre la Commission et les entreprises, malgré le poids de ces dernières. Le Parlement européen, dont les membres sont élus au suffrage universel direct, était exclu de la procédure. Les ONG environnementales ou les autres parties prenantes n'ont pas non plus eu voix au chapitre.

Or, l'existence d'un contrôle extérieur est fondamentale dans la corégulation, car il permet de limiter le risque de détournement de l'action publique. L'autorité publique n'est plus seule face aux destinataires : elle doit rendre compte de ses décisions et peut s'appuyer sur l'opposition des autres parties prenantes pour refuser des concessions excessives. La participation des tiers accroît donc la légitimité du processus, mais aussi, potentiellement, son efficacité.

Une situation juridique incertaine

La Commission ne dispose pas de pouvoir de décision autonome¹⁶. Elle ne pouvait donc pas conclure d'accords contraignants avec les constructeurs. Pour contourner cet obstacle, leurs engagements ont simplement été « reconnus » par une recommandation, dépourvue de valeur juridique¹⁷. Les accords automobiles sont un instrument de politique environnementale, leur contenu est assez précis : tous prévoient des objectifs quantifiés et des échéanciers et font l'objet d'un contrôle de la mise en œuvre élaboré¹⁸. Mais leur forme reste celle d'un accord informel dépourvu de valeur contraignante, qui ne peut donc être soumis à un juge sauf si ce dernier considère que les caractéristiques de cet acte doivent conduire à le requalifier en contrat ou mesure unilatérale. Cette situation d'insécurité juridique n'est pas l'apanage des accords de la Commission : la grande majorité des États utilisant les accords environnementaux ne leur confèrent pas de valeur juridique (AEE, 1996 ; COWI, 1997 ; OCDE, 2003).

Pour toutes ces raisons il semble donc préférable de sécuriser l'utilisation de la corégulation par un cadre réglementaire.

La corégulation, complément utile de la réglementation

Combiner corégulation et réglementation pour cumuler leurs avantages

Trois grandes leçons peuvent être tirées de l'analyse de l'utilisation des accords environnementaux par la Communauté européenne :

¹⁴ La Commission a officiellement reconnu l'échec des accords le 7 février 2007 dans sa Communication au Conseil et au Parlement européen, *Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers*, COM(2007) 19 final, {SEC(2007) 60}, {SEC(2007) 61}.

¹⁵ Proposition du 19.12.2007, COM (2007) 856 de Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

¹⁶ Article 202 TCE.

¹⁷ Article 249.

¹⁸ Fixé par une décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000, JO n° L 202 du 10/08/2000 pp. 1-13.

- la fermeture des négociations est préjudiciable sur le plan démocratique, mais aussi pour l'efficacité des engagements arrêtés
- le défaut d'application générale de la norme peut poser problème tant sur le plan de l'efficacité qu'en terme de concurrence entre les entreprises.
- les destinataires ne s'engageront pas volontairement à réaliser un objectif ambitieux s'il n'existe pas d'incitation suffisante.

La corégulation est donc un mode de gouvernance risqué. Son utilisation n'est pas synonyme de simplification de l'action publique. Car pour qu'elle soit efficace et satisfaisante sur le plan démocratique, les autorités publiques devront concevoir un système élaboré : préparation des négociations (afin d'éviter les asymétries dans les informations détenues), contrôle de l'application développé, moyens d'incitations et alternatives ou sanction en cas d'échec (COWI, 1997 ; Driessen, 1998 ; Orts et Deketelaere, 2001 ; OCDE, 2003 ; Croci, 2005). Encadrer l'utilisation de la corégulation par une réglementation permet à cet égard de bénéficier des avantages respectifs de ces deux méthodes : implication du destinataire et flexibilité pour la corégulation ; sécurité juridique et pression de la contrainte pour la réglementation.

Il n'y a donc pas d'opposition entre corégulation et réglementation. Pour obtenir l'adhésion du destinataire, le choix ne se situe pas entre corégulation et réglementation. La question est plutôt de définir où doit-on placer le curseur entre volontariat et contrainte, entre flexibilité et application générale d'une norme contraignante. Trouver la bonne combinaison est donc un exercice d'équilibre.

Les combinaisons envisageables : un difficile équilibre

*L'expérience communautaire : la réglementation
supplétive à la corégulation*

La combinaison de la réglementation et de la corégulation est promue par la Communauté, mais reste peu utilisée en matière environnementale. La directive 2005/32 sur l'éco-conception des produits consommateurs d'énergie¹⁹ correspond à cette formule. Le système qu'elle instaure révèle la difficulté de trouver un équilibre entre corégulation et réglementation.

Cette directive tire les conséquences du bilan mitigé (Bertoldi, 1999 ; Gunther, 2001 ; Menanteau, 2002) des neuf accords environnementaux qui ont été conclus entre 1997 et 2003 pour l'amélioration de l'efficacité énergétique des produits

électriques et électroniques avec leurs constructeurs²⁰. Elle ne fixe pas de normes d'efficacité énergétique, car la corégulation est encore considérée comme la voie prioritaire. Mais elle instaure une procédure d'adoption de ces normes, qui devra être utilisée si les entreprises n'acceptent pas de s'engager dans un accord réellement ambitieux ou si elles ne respectent pas engagements.

Cet encadrement est très intéressant parce qu'il confère à la Commission un vrai pouvoir de pression sur les constructeurs, puisque la menace de réglementation est crédible. Elle est donc à même de peser dans les négociations pour obtenir un engagement ambitieux et pour obtenir qu'il soit appliqué. L'autre apport essentiel de la directive est qu'elle met fin au tête-à-tête de la Commission et des constructeurs :

- la pertinence des accords doit désormais être évaluée en fonction des critères fixés par la directive, et donc par le Parlement européen et le Conseil des Ministres²¹ ;
- l'évaluation de la pertinence des accords ne relève plus de la compétence exclusive de la Commission. Ses décisions sont désormais contrôlées par un Comité composé de représentants des États membres dont les avis peuvent être rejetés par le Conseil des Ministres ou le Parlement européen. De plus, la Commission doit recevoir les avis d'un « forum consultatif » dont la composition est censée respecter « une participation équilibrée des représentants des États membres et de toutes les parties intéressées par le produit/groupe de produit en question »²², même si la pratique trahit une forte domination des entreprises²³.

La directive permet donc de bénéficier des atouts de la corégulation tout en contenant les faiblesses qui avaient été identifiées dans la pratique précédente : manque de légitimité,

²⁰ Accord avec l'EACEM/EICTA sur les téléviseurs et des magnétoscopes en mode veille (1997-2000), sur les appareils audio en mode veille (1999-2007), sur les lecteurs DVD, des téléviseurs à tube cathodique et téléviseurs sans tube cathodique (2003-2007/2010), Accord avec le CECED sur les lave-linge à usage domestique (1997-2001) (2002-2008), sur les lave-vaisselle à usage domestique (1999-2004), sur les chauffe-eau (2001-2003), sur les réfrigérateurs, congélateurs et leurs combinaisons (2002-2010), Accord avec le CEMEP sur les moteurs triphasiques en courant continu (2000-2003).

²¹ Réelle valeur ajoutée de l'accord, participation d'une large majorité du secteur concerné, objectifs quantifiés et échelonnés, transparence, existence d'un système de suivi... La liste fixée par la directive est indicative.

²² Article 18 de la directive, qui précise « par exemple le secteur de production, y compris les PME et le secteur artisanal, les syndicats, les opérateurs commerciaux, les détaillants, les importateurs, les associations de l'environnement et les organisations de consommateurs ».

²³ Composition du forum lors de sa première réunion, le 22 juillet 2007 : sur 88 participants figuraient 9 représentants de la Commission, 25 des États membres, 34 des entreprises pour 3 des ONG environnementales et 2 des intérêts des consommateurs.

¹⁹ Directive 2005/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005, JO n° L 191 du 22/07/2005, pp. 29-58.

d'ouverture, risque de détournement de l'action publique, manque de sécurité juridique. En revanche, un problème subsiste : le « free riding » permis par l'application limitée des accords. Dénonçant ce problème, les constructeurs délaissent aujourd'hui les accords volontaires dont ils étaient les fervents promoteurs, déclarant leur préférence pour la voie réglementaire (Oppermann, 2007)²⁴. Mais plus largement, il est possible que ces entreprises ne trouvent plus dans les accords un gain de liberté suffisant vis-à-vis de la voie réglementaire. Les entreprises ont en effet obtenu que la voie réglementaire leur préserve une marge de manœuvre conséquente :

- la directive prévoit que leurs intérêts doivent être « pris en compte »²⁵ ;
- la Commission doit prendre en compte les avis du forum consultatif auquel elles participent²⁶ ;
- la directive laisse aux entreprises le soin d'évaluer elle-même la conformité de leurs produits à la norme adoptée, et leur donne la possibilité de choisir la façon dont elles procéderont à cette évaluation (entre plusieurs options définies par la directive)²⁷.

Les entreprises destinataires cherchent à obtenir 1) que leurs intérêts soient pris en compte 2) une flexibilité dans l'application. Puisque la réglementation le leur garantit, la corégulation n'est plus attractive et le système instauré perd son intérêt.

Les expériences nationales

Les États membres de la Communauté ont l'obligation d'assurer une application effective et uniforme du droit communautaire, ce qui implique l'adoption d'actes contraignants de portée générale²⁸. Mais certains actes communautaires autorisent explicitement les États membres à les appliquer par le biais de conventions ou d'accords volontaires avec les destinataires²⁹. L'objectif est d'impliquer les destinataires en aval vu qu'ils n'ont pu l'être en amont, ce

qui peut conduire à des conflits très durs sur l'application de la norme³⁰.

Mais ce système est grevé par deux failles essentielles :

- l'application de la norme est soumise à l'acceptation des destinataires. De fortes incitations, généralement financières, devront donc être mobilisées pour les convaincre, ce qui reste aléatoire ;
- les destinataires peuvent se montrer réticents à entrer dans des négociations qui pourront leur paraître illusoires, l'essentiel étant déjà arrêté (Dubois et Maljean-Dubois, 2005).

Beaucoup plus intéressante à cet égard est une formule qui permet aux entreprises engagées dans une corégulation d'être exemptées du respect du droit applicable : une taxe, ou un permis d'activité par exemple. Dans ce cas, la situation est sécurisée vu qu'il existe une norme plancher, et les entreprises sont fortement incitées à s'engager volontairement pour éviter la contrainte réglementaire. Les Pays-Bas et le Danemark ont obtenu de bons résultats en procédant de la sorte (Glasbergen, 1998 ; Croci, 2005).

Ainsi, la corégulation doit être abordée avec prudence, et son utilisation nécessite la conception d'une combinaison d'instrument adaptée au problème environnemental en cause. Si les autorités publiques ignorent ces exigences par enthousiasme pour les représentations que la corégulation véhicule (ELNI, 1998 ; Liefferink, 1998 ; Helby, 2000), il y a de fortes chances pour que le recours à la corégulation soit synonyme de mauvaise gouvernance, sur le plan de l'efficacité environnementale comme sur le plan démocratique.

Bibliographie

- AEE (Agence européenne pour l'environnement), 1997, *Les accords environnementaux: l'efficacité environnementale*, Problèmes environnementaux, série 3, vol. 1, 93 p., vol 2, 120 p.
- Bertoldi, P., 1999, « Energy efficient equipment within SAVE : Activities, strategies, success and barriers », *Save conference*, 8-10 november, 17 p. [en ligne] <http://www.p2pays.org/ref/17/16379.pdf>, Consulté le 29/04/2009.
- Best, E., 2006, « Alternative Methods of Regulation in an Enlarging Union », Paper presented at the Third Pan-European Conference ECPR - Standing Group on the European Union Bilgi University, Istanbul, 21 - 23 September, 35 p., [en ligne] <http://www.jhuc.it/ecpr-istanbul/virtualpaperroom/056.pdf>, Consulté le 05/05/2009.
- COWI for European Commission DG III.01 – Industry, 1997, *Study on Voluntary Agreements concluded between Industry and Public Authorities in the field of the Environment*, January 68 p.
- Croci, E., 2005, *The handbook of environmental voluntary agreements. Design, implementation and evaluation issues*, Springer, Dordrecht, 391 p.
- Dubois, J. et Maljean-Dubois, S., 2005, *Natura 2000. De l'injonction européenne aux négociations locales*, La documentation française, Paris, 361 p.

²⁴CECED, press release du 21 March 2007 « Top Executives Discontinue Voluntary Energy Efficiency Agreements for Large Appliances », contrastant fortement avec CECED, Press release, 13 April 2005, «Eco-design of Energy-using Products (EuP): Enforcement crucial to prevent cheating on eco-design rules», [en ligne] http://www.cecled.eu/ICECED/easnet.dll/ExecReq/News?eas:dat_im=000009, Consulté le 05/05/2009.

²⁵ Article 15 § 5 d) « il n'y a pas d'impact négatif significatif sur la compétitivité de l'industrie », le e) « en principe, la fixation d'une exigence d'éco-conception ne doit pas aboutir à imposer une technologie brevetée aux fabricants et le f) « aucune charge administrative excessive n'est imposée aux fabricants ».

²⁶ Articles 16 et 18 de la directive.

²⁷ Articles 3, 8 et 9 de la directive.

²⁸ Article 10 TCE.

²⁹ À la demande des États, onze directives environnementales comprennent une telle clause.

³⁰ La France a ainsi utilisé la possibilité que lui ouvrait la directive Natura 2000 relative à la conservation de la faune, de la flore et de leurs habitats d'utiliser la voie conventionnelle, afin de pacifier le conflit ouvert avec les propriétaires des sites potentiellement concernés, les agriculteurs et les chasseurs. Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, JO n° L 206 du 22/07/1992, pp. 7-50.

- Driessen, P.: « Concluding remarks: the scope of co-operative management », 16 p. in Glasbergen, P.: *Co-operative environmental governance: public-private agreements as a policy strategy*, Kluwer Academic, Dordrecht, London, 1998, pp. 251-267
- ELNI (The environmental law network international), 1998, *Environmental agreements, the role and effect of environmental agreements in environmental policies*, Cameron may, London, 539 p.
- Glasbergen, P., 1998, *Co-operative environmental Governance: public-private agreements as a policy strategy*, Kluwer Academic, Dordrecht, London, 293 p.
- Gunther, H., (Director Energy efficiency and renewable energy sources, DG energy and transport), 2001, "Opening Speech", 5 p. in Bertoldi, P., Ricci, A. et de Almeida, A.: *Energy efficiency in household appliances and lighting*, Springer, New York, pp. 1-6.
- Helby, P., 2000, *Voluntary agreements, implementation and efficiency. European relevance of case study results. Reflections on transferability to voluntary agreement schemes at the European level*, [en ligne], http://www.akf.dk/vaie_en/papers/, Consulté le 05/05/2009, 64 p.
- Hennebel, L. et Lewkowicz, G., 2007, « Corégulation et responsabilité sociale des entreprises », 81 p. in Bernst, T., Docquir, P.-F., Frydman, B., Hennebel, L. et Lewkowicz, G., *Responsabilités des entreprises et corégulation*, Bruylant, Bruxelles, pp. 147-228.
- Jordan, A.K.W., Wurzel, R. ; Zito, A.R., 2003, 'New' instruments of environmental governance? *National experiences and prospects*, Frank Cass publishers, London, 232 p.
- Keay-Bright, S., 2000, *A critical analysis of the voluntary fuel economy agreement, established between the European automobile manufacturers and the European Commission, with regard for its capacity to protect the environment*, EEB document n°2000/21, Brussels, December, 84 p.
- Keller, F., 2006, *Les enjeux budgétaires liés au droit communautaire de l'environnement*, Rapport d'information du Sénat n° 342 (2005-2006), 99 p.
- Liefferink, D., 1998, "New environmental policy instruments in the Netherlands", 20 p., in Golub, J.: *New instruments for environmental policy in the EU*, Routledge, London & New York, pp.86-106.
- Menanteau, P., 2002, « Les accords négociés peuvent-ils remplacer les normes de performances pour la transformation du marché de l'électroménager ? », *Cahier de recherche* n°28, Institut d'économie et de politique de l'énergie, mars, 17 p.
- OCDE, 2003, *Les approches volontaires dans les politiques de l'environnement, efficacité et combinaison avec d'autres instruments*, OCDE, 161 p.
- Oppermann, W., 2007, "EICTA's view on the reduction of Stand-by power Consumption for Consumer Electronics", *German-French Expert Workshop on Stand-by losses*, May 31st, [en ligne] http://www.initiative-energieeffizienz.de/fileadmin/InitiativeEnergieEffizienz/dachmarke/downloads/Standby/Vortrag_Oppermann.pdf, Consulté le 29/01/2009.
- Orts, E.W., Deketelaere, K. (dir.), 2001, *Environmental Contracts. Comparative approaches to regulatory innovation in the United States and Europe*, Kluwer law international, The Hague, 447 p.
- Ost, F., 1992, « L'auto-organisation écologique des entreprises. Un jeu sans conflits et sans règles ? », *Revue interdisciplinaire d'études juridiques*, n° 28, pp. 147-178.
- Pallemaerts, M., 1999, "The decline of law as an instrument of Community environmental policy", *R.A.E. - L.E.A.*, pp. 338-354.
- Roger, A., 2008, « Comprendre les causes d'un échec : une évaluation des accords environnementaux conclus entre la Commission et les constructeurs automobiles », 19 p. in HERVE-FOURNEREAU, N. : *Les approches volontaires et le droit de l'environnement*, PU Rennes, Rennes, pp. 127-146.
- Rottmann, K. et Lenschow, A., 2006, « Privatising EU governance : emergence and characteristics of voluntary agreements in European environmental policy », [en ligne] http://www.eesc.europa.eu/smo/prism/moreinformation/literature/4/in dex_en.asp, Consulté le 22/08/2007.
- SRU (Conseil consultatif allemand sur l'environnement, un organisme gouvernemental), 2005, "Commission is responsible for limit value exceedance. The German Advisory Council on the Environment releases a special report on 'Road Transport and the Environment' and a statement on particulate matter", *Press Release*, 17 June, [en ligne] <http://www.euractiv.com>, Consulté le 13.02.07.
- Ten Brink, P., 2002, *Voluntary environmental agreements. Process, Practice and future use*, Greenleaf publishing limited, Sheffield, 563 p.