

**2010** L'équipe du Feuillet Environnement et ses partenaires vous présentent leurs meilleurs vœux pour cette nouvelle année

## ACTUALITÉS

### Copenhague : Accord a minima

*Les chefs d'Etat réunis à Copenhague début décembre dans le cadre de la Conférence internationale de l'ONU sur le climat ne sont parvenus qu'à un accord a minima.*

Le sommet de Copenhague n'a abouti qu'à un accord politique non contraignant, signé par une trentaine de chefs d'Etat.

#### Les objectifs

- La hausse de la température moyenne de la planète devra être contenue en-dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels. Mais l'accord ne mentionne pas la division par 2 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 ni de date à laquelle celles-ci devront cesser d'augmenter.
- D'ici au 31 janvier 2010, les pays industrialisés devront communiquer leurs objectifs de réduction d'émissions à horizon 2020 et les pays en développement devront annoncer les actions qu'ils comptent mettre en œuvre pour atténuer les leurs. Aucun objectif chiffré n'est mentionné.

#### Le financement

- Une aide immédiate de 30Mds de dollars sur 3 ans (2010-2012) doit soutenir l'adaptation des pays en développement aux impacts du réchauffement.
- De 2013 à 2020, les pays développés s'engagent à mobiliser progressivement jusqu'à 100 Mds de dollars: ces fonds proviendront "de sources variées, publiques et privées, bilatérales et multilatérales, y compris de financements innovants".
- Un "Fonds Vert Climat" sera créé pour soutenir les projets des pays en développement visant à réduire leurs émissions.

#### Contrainte juridique

- La prochaine conférence de Mexico, fin 2010, ne verra sans doute pas l'adoption d'un nouveau traité contraignant. Le pro-

### Grand emprunt : 8Mds d'euros pour le développement durable et les transports

*Les secteurs privilégiés par le grand emprunt national ont été définis. 5Mds€ iront au développement durable.*

**Les énergies renouvelables et décarbonées.** 1,5Mds€ seront investis dans le soutien aux projets innovants de démonstrateurs et de plateformes technologiques dans le domaine des énergies décarbonées (captage du CO<sub>2</sub>, amélioration des panneaux photovoltaïques, solutions de stockage de l'énergie...). Ces fonds seront versés à l'ADEME. En outre, 1Md€ sera consacré à la création de 5 à 10 instituts d'excellence regroupant chercheurs et entreprises.

**Le nucléaire.** 1Md€ sera consacré aux réacteurs nucléaires de 4<sup>ème</sup> génération, qui produiront moins de déchets radioactifs et nécessiteront moins de combustible.

**Le développement urbain.** 1Md€ géré par la Caisse des Dépôts et Consignations sera consacré au soutien de pro-

grammes urbains intégrés (transports, logement, énergie) qui émergeront au travers d'appels à projets.

**La lutte contre la précarité énergétique.** 500 M€ serviront à la rénovation thermique des logements privés énergivores abritant les ménages aux revenus les plus modestes.

**Mobilité durable.** Enfin, 1Md€ sera consacré à des projets de démonstrateurs et de plateformes expérimentales pour la mobilité durable et les véhicules du futur (automobiles, camions, navires, trains...). 2Md€ (répartis entre air et espace) devront permettre de préparer les aéronefs du futur, moins consommateurs et moins bruyants.

*Priorités financées par l'emprunt national - Présidence de la République - Décembre 2009*

### SOMMAIRE ACTUALITÉS

- Copenhague : Accord a minima
- Grand emprunt : 8Mds€ pour le développement durable et les transports
- Les transports, oubliés du rapport sur l'adaptation aux changements climatiques
- Les sites intermodaux français cartographiés

### RÉGLEMENTATION

- Nouvelles exigences pour l'ammoniac
- Le Conseil Constitutionnel supprime la Contribution Carbone
- ICPE : Des modifications "substantielles" mieux définies
- Nouveautés pour les études de dangers des infrastructures de transport
- Un étiquetage environnemental pour les pneus
- L'arrêté "TMD" modifié

### FOCUS

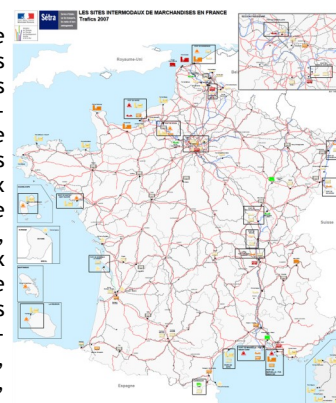
- L'éco-taxe Poids Lourds

tole de Kyoto, valable jusqu'en 2012, reste donc le seul instrument légal contre le réchauffement, mais ne concerne qu'un tiers à peine des émissions mondiales.

### Les sites intermodaux français cartographiés

*Le Setra fait le point sur les différents services d'intermodalité français.*

Le Setra (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements) a établi une carte recensant les sites intermodaux existants en France au 1<sup>er</sup> janvier 2009, c'est-à-dire les lieux où il est possible de transférer des unités de transport intermodal (caisse mobile, conteneur terrestre, conteneur maritime, semi-remorque...) d'un mode de transport à un autre.



*Les sites intermodaux en France - Setra - Novembre 2009*  
SETRA: [www.setra.equipement.gouv.fr/Les-sites-intermodaux-en.html](http://www.setra.equipement.gouv.fr/Les-sites-intermodaux-en.html)

## Les transports, oubliés du rapport sur l'adaptation aux changements climatiques

L'ONERC vient de publier son rapport 2009 sur la nécessaire adaptation des secteurs économiques aux changements climatiques. Hormis la route, les autres modes et infrastructures de transport n'ont pas été étudiés.

Le rapport 2009 de l'ONERC (Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique) a pour objet d'évaluer les coûts des impacts du changement climatique et de rechercher des pistes d'adaptation.

D'après l'étude, les coûts annuels liés aux changements climatiques pourraient atteindre plusieurs milliards d'euros par an si aucune mesure d'adaptation n'est prise. Pour le transport routier, le changement climatique prévu pourrait rendre nécessaires des adaptations au niveau des infrastructures. Le risque de submersion marine permanente lié à une montée du niveau de la mer d'un mètre représenterait un coût patrimonial pouvant atteindre 2Mds€, pour les routes nationales métropolitaines (hors autoroutes, hors autres voiries), hors pertes d'usage et hors effet "réseau".

Pour des raisons de disponibilité de données, certains champs et activités importants pour le secteur Transport / Logistique n'ont pas été étudiés et devront être inté-

grés dans un prochain rapport. C'est ainsi le cas des secteurs aérien, maritime, portuaire, fluvial et ferroviaire, des activités du secteur tertiaire (autre que le secteur du tourisme) et des activités du secteur industriel (autre que le secteur de l'énergie).

Un plan national d'adaptation au changement climatique devrait être élaboré en 2011. Une concertation préalable s'est ouverte début décembre. Les groupes de travail devront rendre leur copie à la mi-2010 avant consultation du public et des parlementaires. Parmi les premières pistes d'actions, sont déjà évoqués:

### Gestion des réseaux

- La mise en œuvre d'une démarche avec les gestionnaires de réseaux d'infrastructures portuaires, ferroviaires, fluviales et routières
- Le développement des analyses de risque par réseau, par itinéraire et pour les ouvrages majeurs

- La sélection d'axes stratégiques et des points sensibles devant bénéficier d'un aménagement prioritaire

### Risque côtier et risque d'inondation

- L'étude des stratégies de "repli" vers l'intérieur ou de maintien sur place des activités (avec les risques de submersions temporaires)
- La mise au point des dispositifs de surveillance et d'alerte
- L'établissement d'itinéraires et de moyens de transport de substitution

### Gestion de l'eau pour les voies navigables

- Le développement des ouvrages de soutien
- La recherche de solutions alternatives pour certains usages

Changement climatique : coûts des impacts et pistes d'adaptation - ONERC - Décembre 2009  
Ministère chargé de l'écologie : [www.developpement-durable.gouv.fr/adaptation](http://www.developpement-durable.gouv.fr/adaptation)

## RÉGLEMENTATION

### Nouvelles exigences pour l'ammoniac

Les installations employant ou stockant de l'ammoniac, telles que les entrepôts frigorifiques, voient leurs exigences réglementaires modifiées. Un arrêté permet ainsi aux installations utilisant de l'ammoniac de réduire, sous conditions, leurs distances d'éloignement des limites de propriété.

Comme le Feuillet l'évoquait en octobre dernier (voir le Feuillet n°59), l'objectif des pouvoirs publics est de supprimer certains gaz fluorés (CFC, HCFC, HFC) utilisés dans la réfrigération, nocifs pour la couche d'ozone et le réchauffement climatique. Parmi les fluides de substitution figure l'ammoniac, dont l'emploi et le stockage sont réglementés en France au travers de la rubrique n°1136 de la nomenclature Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Les distances d'éloignement prévues par la réglementation ne permettaient pas tou-

jours une substitution des HCFC par de l'ammoniac, au vu de la réalité des installations existantes. Le Ministère chargé de l'écologie a donc décidé de modifier l'arrêté applicable aux installations soumises à déclaration sous la rubrique 1136. Il propose une réduction des distances d'éloignement des limites de propriété de 50m à 10 ou 15m sous réserve d'un renforcement de certaines prescriptions (positionnement des équipements de production du froid, capacité unitaire des récipients sous pression, capotage...). L'arrêté actualise par ailleurs certaines dispositions de l'ancien arrêté

(terminologie, baisse des seuils de détection de gaz, introduction d'un examen usuel des limiteurs de pression...).

Les nouvelles exigences seront applicables automatiquement aux installations nouvellement déclarées après le 28 avril 2010 et sous conditions pour les installations existantes alors. L'ancien arrêté du 23 février 1998 sera abrogé à cette date.

Arrêté du 19 novembre 2009 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°1136 (emploi et stockage d'ammoniac) (JO du 28 décembre 2009)

### Le Conseil Constitutionnel supprime la Contribution Carbone

La Contribution Carbone avait pourtant été votée par l'Assemblée et le Sénat mais a été retoquée par le Conseil Constitutionnel. Une nouvelle version devrait être présentée courant janvier.

Pour justifier sa suppression de la loi de finances pour 2010, le Conseil Constitutionnel a mis en avant les exonérations et les taux réduits appliqués à certains secteurs économiques tels que les industries soumises à quotas, les centrales thermiques produisant de l'électricité, le transport aérien, le transport public routier de voyageurs, la pêche ou encore le transport routier et maritime de marchandises. Rappelons que les transports routiers, fluviaux et maritimes devaient être remboursés à hauteur de 35% de ce nouvel impôt.

Le Conseil admet que "des réductions de taux de contribution carbone ou des tarifications spécifiques peuvent être justifiées par la poursuite d'un intérêt général, tel que la sauvegarde de la compétitivité de secteurs économiques exposés à la concurrence internationale", voire "que l'exemption totale de la contribution peut être justifiée si les secteurs économiques dont il s'agit sont spécifiquement mis à contribution par un dispositif particulier". Mais l'exonération de la taxe pour 93% des émissions de CO<sub>2</sub> d'origine industrielle (c'est-à-

dire celles des industries soumises à quotas) est interprétée comme contraire à l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique et crée une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques.

Un nouveau texte de loi relatif à la taxe carbone devrait être présenté d'ici la fin janvier.

Décision n°2009-599 DC du 29 décembre 2009 relatif à la loi de finances pour 2010 - Conseil Constitutionnel

# FOCUS

## L'éco-taxe Poids Lourds

L'éco-taxe Poids Lourds arrivera en France avant la fin 2011 et son expérimentation en Alsace dès la fin 2010. L'occasion de faire un point complet sur ce qui attend les routiers...

### Les objectifs de la taxe

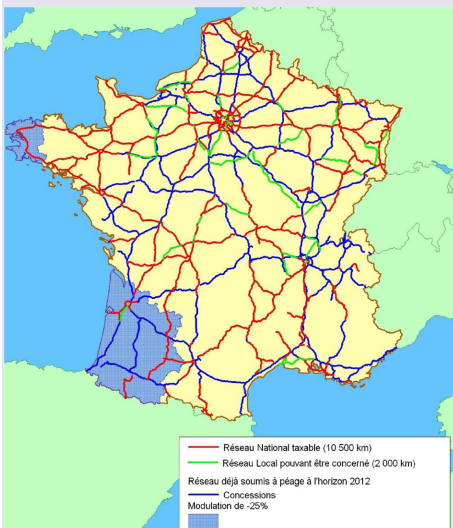
Comme prévu par le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement a instauré une éco-taxe poids lourds nationale consistant à faire payer aux poids lourds l'usage de la quasi-totalité du réseau routier national non concédé, actuellement gratuit, et de certaines routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic. L'éco-taxe doit permettre :

- De réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises, en pesant sur les choix des chargeurs par une meilleure imputation des coûts réels du transport,
- De rationaliser le transport routier sur les moyennes et courtes distances (réduire les voyages à vide, augmenter la charge, mieux répartir le trafic...),
- De dégager des ressources pour financer les nouvelles infrastructures. Les recettes seront ainsi affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (celles issues des réseaux locaux seront reversées aux collectivités territoriales gestionnaires des voiries taxées).

### Le réseau taxable

L'éco-taxe poids lourds nationale concerne l'ensemble des autoroutes et routes du réseau national, à l'exception des sections soumises à péage et des itinéraires sur lesquels le niveau de trafic poids lourds est particulièrement bas (qui seront définis par décret). Les routes susceptibles de subir un report de trafic du à la taxe y seront aussi soumises. Au total, la taxe concernera entre 10.000 et 15.000 km. Le décret n°2009-1588 du 18 décembre 2009 présente l'ensemble des routes non soumises à la taxe nationale.

Préalablement à l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds nationale et jus-



Réseau routier susceptible d'être concerné par l'éco-taxe poids lourds nationale en 2012

qu'à sa mise en œuvre, une taxe expérimentale sera appliquée en Alsace. Le réseau concerné est celui qui subit le report de trafic des autoroutes allemandes. Le décret n°2009-1589 du 18 décembre 2009 liste le réseau taxé.

### L'entrée en vigueur

La taxe expérimentale alsacienne et l'éco-taxe poids lourds nationale entreront en vigueur respectivement au plus tard le 31 décembre 2010 et 2011.

### Les redevables

L'éco-taxe nationale sera applicable aux véhicules de transport de marchandises, seuls ou tractant une remorque, dont le PTAC (le PTR A s'il s'agit d'ensembles articulés) est supérieur à 3,5t. La taxe alsacienne s'appliquera, elle, à partir de 12t. Le nombre de véhicules concerné est évalué à 800.000 véhicules (600.000 français et 200.000 étrangers) et le volume de trafic annuel taxé à 10 milliards de poids lourds.kilomètres au niveau national.

### Les principes de tarification

Les deux éco-taxes se calculeront sur la base de la distance parcourue. Le réseau taxable sera ainsi découpé en sections de tarification auxquelles sera associé un point de tarification, dont le franchissement constituera le fait générateur de la taxe. Le taux kilométrique applicable sera fonction du nombre d'essieux du véhicule. Pour l'éco-taxe nationale, il sera également fonction de son PTAC ou de son PTR A, de sa norme EURO et, potentiellement, du niveau de congestion. Une minoration de 25% sera appliquée dans les départements périphériques (qui seront définis par décret).

### Concrètement...

L'Etat a décidé de confier à un prestataire extérieur l'exploitation du dispositif de perception et de contrôle de l'éco-taxe, y compris la mise à disposition d'équipements électroniques embarqués.

Les véhicules soumis à l'éco-taxe devront en effet disposer d'un équipement électronique embarqué. Cette obligation s'imposera à l'ensemble des véhicules français de plus de 3,5t. Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, cette obligation ne vaudra que s'ils circulent sur le réseau taxable. Pour la taxe alsacienne, l'obligation de disposer d'un équipement embarqué ne s'appliquera aux poids lourds, quelle que soit leur nationalité, que lorsqu'ils circuleront sur le réseau taxé.

L'équipement électronique embarqué permettra l'enregistrement automatique des points de tarification franchis. Le montant de l'éco-taxe poids lourds sera ensuite calculé en multipliant la distance

parcourue par le taux kilométrique applicable.

### La collecte de la taxe

Le dispositif distinguera deux modes opératoires, selon que le redevable a choisi ou non de s'abonner à un service de télépéage :

- Le paiement pour les redevables abonnés ayant passé un contrat d'abonnement auprès d'une société de télépéage. Ils s'acquitteront de l'éco-taxe périodiquement et a posteriori auprès de cette société. Des abattements d'au plus 13% pourront être proposés aux abonnés. Dans ce cas, le recouvrement de l'éco-taxe sera assuré par les sociétés de télépéage, qui devront mettre à disposition les équipements embarqués.
- Le pré-paiement pour les redevables non abonnés, qui devront déposer auprès de l'opérateur du dispositif, un acompte préalable. Cet acompte sera versé au moment de retirer l'équipement embarqué et devra être alimenté par le redevable afin de maintenir un solde suffisant. Pour eux, le recouvrement sera assuré par le prestataire, qui mettra à disposition les équipements embarqués.

Entre 250 et 500 points de distribution d'équipements embarqués seront ainsi implantés en France et à l'étranger.

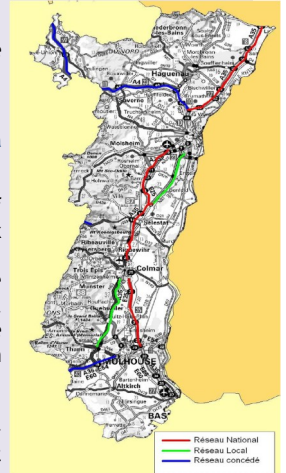
### Les sanctions

Un dispositif de contrôle sera mis en place pour détecter et sanctionner les fraudeurs. Des moyens de contrôle automatiques (200 à 300 stations de contrôle automatique fixes, 100 à 200 stations déplaçables...), des contrôles sur les aires de stationnement voire, a posteriori, en entreprises sont prévus. En cas de fraude, une amende de 750€ est prévue.

La taxe nationale devrait permettre de collecter 1,2 milliard d'euros par an.

*Décret n°2009-1588 du 18 décembre 2009 relatif à la consistance du réseau routier national non soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises (JO du 20 décembre 2009)*

*Décret n°2009-1589 du 18 décembre 2009 relatif à la consistance du réseau routier alsacien soumis à la taxe sur les véhicules de transport de marchandises (JO du 20 décembre 2009)*



Réseau routier concerné par la taxe expérimentale alsacienne



## ICPE : Des modifications "substantielles" mieux définies

*Les exploitants d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) doivent prévenir le Préfet de toute modification "notable" survenant sur leur installation. Un nouveau décret permettra de clarifier le terme.*

Les articles R. 512-33 et R. 512-54 du Code de l'environnement, respectivement relatifs aux modifications des ICPE autorisées et déclarées, viennent d'être remaniés pour préciser les notions "modification substantielle".

Comme c'était le cas auparavant, les exploitants d'ICPE doivent prévenir le Préfet de toute modification apportée à l'installation, à son utilisation ou à son voisinage qui entraîne un changement "notable" des éléments du dossier initial de demande d'autorisation ou de déclaration. Si le Préfet considère que cette

modification est "substantielle", il peut demander un nouveau dossier d'autorisation ou de déclaration. Sinon, il peut fixer de nouvelles prescriptions complémentaires.

Le décret donne aujourd'hui la possibilité de définir, pour certaines activités, par arrêté, des seuils quantitatifs et des critères permettant de définir plus précisément le caractère "substantiel" des modifications.

*Décret n°2009-1541 du 11 décembre 2009 portant transposition de la directive 1999/13/CE du 11 mars 1999 (JO du 13 décembre 2009)*

## Nouveautés pour les études de dangers des infrastructures de transport

*Un arrêté précise les critères à respecter pour les études de dangers des infrastructures de transport où stationnent et où sont chargés des véhicules de transport contenant des matières dangereuses.*

L'étude de dangers doit ainsi contenir une description de l'environnement, une description des ouvrages d'infrastructures (activité, fonctionnement, organisation...), une représentation cartographique des zones d'effets et un résumé non technique de l'étude de dangers.

La liste des phénomènes dangereux à quantifier a minima dans le cadre de cette étude de dangers est fixée. Les études de dangers doivent fournir des éléments de cinétique d'évolution des phénomènes dangereux et de pro-

pagation de leurs effets, afin de permettre la planification et le choix des éventuelles mesures de sécurité à prendre. Une liste des événements types est proposée en annexe (aires de stationnement, gares de triage ou faisceaux de relais, ports maritimes, fluviaux et plates-formes multimodales).

*Arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport (JO du 28 décembre 2009)*

## Un étiquetage environnemental pour les pneus

*Les pneumatiques devront afficher, dès 2012, leurs performances en termes de bruit, de consommation de carburant et d'adhérence sur sol mouillé.*

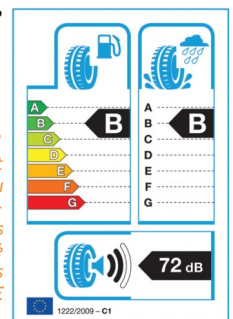
Dès la fin 2012, producteurs et distributeurs de pneus de véhicules particuliers, de véhicules utilitaires légers et de poids lourds devront communiquer à l'acheteur les performances environnementales et de sécurité de leurs produits à l'aide d'un étiquetage standardisé. Celui-ci indiquera la classe d'efficacité en carburant (liée à la résistance au roulement), le bruit de roulement externe et la classe d'adhérence sur sol mouillé. L'étiquetage reprend l'échelle déjà présente sur les équipements

électroménagers, allant de A (pour les meilleures performances) à G. Les détaillants seront tenus de signaler l'étiquette à l'acheteur avant la vente ainsi que sur les factures.

Selon les estimations de la Commission, en aidant les consommateurs dans le choix de leurs pneumatiques, l'étiquetage devrait permettre d'économiser entre 2,4 et 6,6 millions de tonnes de pétrole d'ici à 2020, soit entre 1,5 et 4 millions de tonnes de

CO<sub>2</sub> en moins par an.

*Règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels (JOUE du 22 décembre 2009)*



## L'arrêté "TMD" modifié

*Certaines dispositions de l'arrêté relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres viennent d'être modifiées.*

L'arrêté du 29 mai 2009 (dit arrêté "TMD") est modifié, notamment concernant :

- l'homologation, l'agrément et les visites techniques des véhicules,
- la formation, les examens et le certificat de formation,

- les réservoirs fixes de stockage de GPL.

*Arrêté du 2 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD") (JO du 11 décembre 2009)*

Editeur

TL&Associés

22 rue Pasteur 92300 Levallois-Perret

Contact

lfe@tl-a.com

Publication mensuelle

ISSN: 1962-4174

Dépôt légal à parution

Directrice de la publication

Nadine Dangleterre

Rédacteur en chef

Iwen Layec

Rédactrice

Nadège Larrigaudière