

ACTUALITÉS

Nouvelle aide au démarrage pour le transport combiné

Le Ministère chargé des transports a mis en place un régime d'aide au démarrage pour l'exploitation de services réguliers de transport combiné ferroviaire ou fluvial. L'appel à manifestation d'intérêt est ouvert jusqu'au 31 mars 2010.

Sont éligibles les projets de création d'un nouveau service de transport combiné ferroviaire ou fluvial régulier entre deux terminaux de transport combiné français ou entre un terminal français et un terminal européen. Les projets doivent correspondre à la mise en place d'une liaison alternative à la route et ne doivent pas être concurrents d'un service existant identique.

Destinée aux opérateurs de services de transport combiné, l'aide au démarrage constitue une avance remboursable sans intérêt, sur une période de 7 ans maximum. Le versement, sur 2 ans maximum, compensera la différence entre un train ou une

barge remplie au minimum à 40% et le taux de rentabilité du service, sans pour autant excéder 30% du coût du service.

L'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné (voir le Feuillet n°60) n'est pas cumulable avec cette nouvelle aide.

Pour bénéficier de l'aide, les opérateurs de transport combiné doivent répondre à l'appel à manifestation d'intérêt avant le 31 mars 2010 à 16h.

Ministère chargé des transports : www.transports.equipement.gouv.fr/article.php?id_article=9155

Bruxelles autorise l'aide pour l'autoroute de la mer franco-espagnole

La Commission européenne a donné son feu vert au financement public du projet Fres Mos par la France et l'Espagne et a présenté les 22 projets qui seront financés par le programme Marco Polo.

L'autoroute de la mer effectuera la liaison entre le port de Nantes Saint-Nazaire et le port espagnol de Gijón. Elle devrait absorber entre 3 et 5% du trafic routier empruntant la partie occidentale des Pyrénées et permettre de réduire le trafic routier d'environ 40.000 camions par an, chiffre dont le doublement est prévu au bout de cinq ans.

La Commission a approuvé une aide d'État en faveur du projet, d'un montant de 30M€,

sous la forme d'une subvention respective de 15M€ par la France et l'Espagne. Le financement global du projet sera limité à 35% des coûts éligibles au cours des quatre premières années d'exploitation. Le projet Fres Mos bénéficiera par ailleurs d'un financement européen, de 4M€, au titre du programme Marco Polo II.

Le programme Marco Polo II de l'UE finance chaque année une série de projets visant à

transférer du fret de la route vers le rail, la voie fluviale ou la mer. Cette année, la Commission a sélectionné 22 projets pour un budget global de 66,3M€. Grâce à eux, la Commission escompte un transfert de fret routier de 16,6 milliards de tonnes.kilomètres.

Liste des 22 projets retenus dans le cadre du programme Marco Polo (dont 5 incluant des partenaires français) : http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm

RÉGLEMENTATION

ICPE : les priorités 2010 du Ministère

Comme tous les ans, le Ministère chargé de l'écologie a défini les priorités de l'Inspection des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Réduction des délais d'instruction des demandes d'autorisation. Pour 2009, l'objectif était que 70% des demandes d'autorisation de nouveaux projets soient instruites en moins d'un an. Le bilan 2008 et les résultats intermédiaires pour 2009 montrent la difficulté de tenir cet engagement. Ces objectifs restent donc inchangés.

Instruction des études de dangers des nœuds de transport d'infrastructures de transport de matières dangereuses. La loi du 30 juillet 2003 a introduit l'obligation pour les plus grands nœuds d'infrastructures de transport de matières dangereuses (gares de triage, parkings routiers, ports maritimes et fluviaux) de réaliser des étu-

des de dangers d'ici mai 2010. L'objectif pour l'année 2010 sera de s'assurer de la bonne remise de ces études et d'en instruire 20% d'ici la fin de l'année.

Actions nationales 2010 de l'inspection des installations classées et de la sécurité industrielle - MEEDM - Janvier 2010

Contrôles périodiques des ICPE déclarées : 1^{er} bilan

Depuis 2008, certaines catégories d'ICPE soumises à déclaration doivent faire réaliser des contrôles réglementaires périodiques par des organismes agréés. 1^{er} bilan d'étape de ce nouveau dispositif.

Les principes généraux de ces contrôles quinquennaux (voir le Feuilleton n° 56), dont le but est d'informer les exploitants d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à déclaration de la conformité réglementaire de leurs installations, sont les suivants :

- le contrôle porte sur certaines dispositions réglementaires définies dans les arrêtés de prescriptions générales ("arrêtés types")
- le contrôle doit être effectué par un organisme agréé, qui n'a aucun pouvoir de police (liste des organismes agréés disponible sur le site : installationsclassées.ecologie.gouv.fr)

▪ l'administration n'est pas destinataire du rapport de contrôle mais elle peut en avoir connaissance

38 rubriques ICPE sont aujourd'hui concernées.

Pour les installations nouvellement déclarées, le premier contrôle doit être réalisé dans les 6 mois qui suivent leur mise en service. Les ICPE concernées mises en service avant le 1^{er} juillet 2009 et qui n'ont pas fait réaliser à cette date le premier contrôle prévu doivent y procéder selon le calendrier ci-contre.

A ce jour, 37 des 38 arrêtés nécessaires ont été publiés.

Entre juillet (date de démarrage des contrôles) et décembre 2008, 148 contrôles ont été réalisés sur 20 rubriques. La princi-

pale rubrique contrôlée a été la 1434 (distribution de carburant), avec 78 contrôles.

Il est difficile, pour 2008, de faire une analyse sur les retours des inspections compte tenu du faible nombre de contrôles effectués par rubrique. A noter cependant que seules 10% des installations inspectées étaient conformes. A titre d'exemple, pour la rubrique 1434, près de 80% des installations contrôlées n'affichaient pas les consignes de sécurité et 20% des installations contrôlées n'avaient pas de documents recensant les zones de risque et de panneaux correspondant à ces zones.

		Arrêté du	Nombre de contrôle	% d'ICPE conformes
1111	Stockage de substances très toxiques	17/10/07	4	50%
1158	Stockage de MDI	29/10/07	1	0%
1172	Stockage et emploi de substances dangereuses pour l'environnement (A)	17/10/07	4	0%
1173	Stockage et emploi de substances dangereuses pour l'environnement (B)	17/10/07	1	0%
1311	Stockage d'explosifs	29/02/08	1	100%
1331	Stockage d'engrais solide	17/10/07	2	0%
1412	Stockage de gaz inflammables liquéfiés	24/12/07	13	0 à 15%
1413	Remplissage de réservoirs de gaz naturel	17/10/07	2	0%
1414	Remplissage de gaz inflammables liquéfiés	17/10/07	6	0%
1434	Remplissage de liquides inflammables	19/12/08	78	3 à 18%
2160	Silos et stockage de céréales	28/12/07	3	33%

Date de mise en service de l'ICPE	Date limite de 1 ^{er} contrôle
Avant le 01/01/86	30/06/10
Entre le 01/01/86 et le 31/12/91	30/06/11
Entre le 01/01/92 et le 31/12/97	30/06/12
Entre le 01/01/98 et le 31/12/03	30/06/13
Entre le 01/01/04 et le 30/06/09	30/06/14

Un nouveau bilan pour l'année 2009 devrait être présenté par le Ministère au printemps prochain. A fin octobre 2009, 2300 installations ont été contrôlées.

Le grand emprunt dans la loi de finances

Le projet de loi de finances rectificative pour 2010, qui sera examiné courant février par les parlementaires, intègre les décisions prises concernant le Grand emprunt.

Le projet de loi prévoit 35 milliards d'euros (Mds€) de crédits pour financer les "investissements d'avenir" (voir les Feuilles n° 61 et 62). Le projet de loi détaille ces différentes mesures.

- **Démonstrateurs et plateformes technologiques en énergies renouvelables et décarbonées et chimie verte (1,6Mds€).** Objectif: accélérer le déploiement des technologies vertes dans les filières énergétiques, en mobilisant le fond démonstrateur de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). Les filières concernées seront notamment l'énergie solaire photovoltaïque, les énergies marines, le captage du CO₂, l'hydrogène, les piles à combustibles, les biocarburants...
- **Transport et urbanisme durables (1Md€).** Ce programme a pour objet de soutenir l'investissement dans les villes, afin de changer de modèle urbain, à travers une approche intégrée des transports et de la mobilité. L'Etat soutiendra une dizaine de grands projets via un fonds géré par la Caisse des Dépôts.
- **Recherche dans le domaine de l'aéro-**

nautique (1,5Mds€), principalement sur les économies de carburant. L'ONERA (Office national d'études et recherches aérospatiales) soutiendra financièrement une dizaine de démonstrateurs et le développement de plusieurs nouveaux appareils.

- **Véhicules du futur (1Md€** réparti entre les modes de transport). Ce programme vise à expérimenter des technologies et organisations en matière de déplacement moins consommatrices d'énergie.

Pour la construction automobile (750 M€), ce fonds permettra de soutenir des projets en faveur du développement de véhicules faiblement émetteurs de CO₂:

- développement de moteurs thermiques optimisés (<60gCO₂/km)
- développement de la chaîne de traction électrique
- nouvelle génération de poids lourds et bus, hybrides et électriques
- R&D dans le domaine de la recharge électrique...

Ces projets devront déboucher sur l'industrialisation de nouveaux produits et services permettant de conforter les sites indus-

triels sur le territoire, notamment en termes d'emplois.

De son côté, la filière ferroviaire axera ses travaux de R&D sur les points suivants:

- Les nouvelles locomotives fret (hybrides ou non) économes avec récupération d'énergie permettant d'assurer le trajet fret de bout en bout
- La signalisation ERTMS (European Railways Traffic Management System) de nouvelle génération permettant de doubler la capacité du trafic sur des lignes à haute fréquentation
- La nouvelle génération de motrice TGV, plus performante énergétiquement
- Les systèmes d'aide à la conduite pour optimiser les accélérations et les freinages

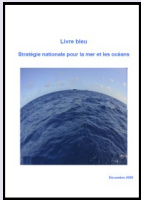
Côté construction navale, ce fonds permettra de financer des programmes de développement de démonstrateurs de "navire du futur" (consommation d'énergie réduite, réduction de moitié des rejets d'un navire, amélioration de la sûreté et de la sécurité, diffusion des nouvelles technologies de l'information).

Projet de loi de finances rectificative pour 2010

FOCUS

Les grandes orientations stratégiques de la France pour la mer et le littoral

Adoption du Livre bleu "Stratégie nationale pour la mer et les océans", lancement d'une mission pour étudier le développement d'une filière industrielle de démantèlement des navires, déploiement des énergies renouvelables dans les zones maritimes... A l'issue du Comité interministériel de la mer (Cimer), début décembre, le Livre bleu "Stratégie nationale pour la mer et les océans" a été validé.



La nouvelle politique maritime de la France définie au sein de ce livre bleu se veut "politique intégrée inscrite dans le développement durable". Elle est construite autour de quatre grands objectifs :

- être tournée vers l'avenir et respectueuse de l'environnement
- viser à développer une économie durable de la mer, source de valeur ajoutée et d'emplois
- promouvoir la dimension maritime des outremer français
- permettre à la France d'affirmer sa place en Europe et au niveau mondial

Formation

Question formation, le livre bleu décide d'adopter une stratégie globale de formation aux métiers actuels et futurs de la mer. Elle devra notamment :

- recenser toutes les formations, les besoins actuels et futurs qui touchent la mer et le littoral
- mettre en place un dispositif permettant d'améliorer l'orientation et la lisibilité de la formation aux métiers de la mer
- s'assurer des complémentarités entre réseaux publics et privés d'enseignement et mettre en oeuvre un plan d'actions national
- mieux valoriser les brevets et les qualifications des personnels de la mer notamment pour le personnel embarqué

Energie

Pour les questions de production d'énergie en mer, les zones propices au développement de l'éolien en mer seront définies à court terme. S'agissant des autres procédés non encore matures, la France établira une stratégie de recherche et de développement grâce à la mise en place d'une plateforme technologique et au financement de démonstrateurs en particulier outre-mer.

Construction du navire du futur

Le maintien d'une industrie de construction navale de navires civils et militaires passe par une spécialisation dans la construction de navires nécessitant une haute technologie. Ce sera le cas de tous les navires de demain pour répondre aux impératifs énergétiques et environnementaux.

L'obligation de réaliser de tels "navires du futur" est une opportunité majeure qui reposera sur un programme industriel ambitieux de conception et de construction, et ouvrira des gisements d'emplois.

Quelle que soit sa vocation (transport de marchandises ou de passagers, civil ou militaire, navire de pêche ou de plaisance...), le navire du futur devra impérativement être économe en énergie, propre, sûr et souvent plus silencieux. Le programme vise notamment une réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre par tonne débarquée à horizon 2015 pour les bateaux de pêche. Ceci supposera des évolutions majeures (hydrodynamique et aérodynamique, architecture des systèmes de propulsion, production et consommation d'énergie à bord, réduction de l'impact environnemental, sécurité et fiabilité, matériaux innovants, navires communicants...) impliquant des investissements en recherche et développement de la part des acteurs industriels.

Déconstruction navale

Côté déconstruction aussi, le livre bleu entend faire bouger les lignes. Les études seront poursuivies pour développer des solutions nationales ou en partenariat européen de déconstruction de certaines catégories de navires.

Ce sera notamment le cas des navires de faible tonnage (et en particulier des navires de pêche et de plaisance) pour lesquels certains industriels se sont déjà positionnés. Il ne s'agira pas de subventionner une filière mais de faire en sorte que les initiatives soient soutenues et encouragées.

Transport maritime

Pour le transport maritime, le livre bleu entend réaliser une mutation du secteur vers la sécurisation des approvisionnements, la création d'emplois pérennes et la responsabilisation des acteurs du transport maritime. La politique maritime nationale se déploiera ainsi suivant quatre axes stratégiques :

- Renforcer le pavillon national,
- Accélérer la mutation environnementale du transport,
- Développer des emplois durables avec notamment un haut standard de qualification,
- Faire évoluer les normes internationales vers des standards plus élevés.

L'existence d'une flotte nationale significative, "contrôlée" par des ressortissants nationaux mais aussi sous pavillon français sera un atout majeur pour la France et ses opérateurs. Le report modal de l'aérien et de la route vers le transport maritime est une priorité. Il sera recherché à travers :

- la fidélisation du fret maritime : développement des autoroutes de la mer et du cabotage maritime à courte et moyenne distance, mise en réseaux des

ports y compris secondaires, en lien avec la régulation des réseaux de logistique et le développement de pré et post acheminements plus courts pour les conteneurs

- le développement du transport maritime interurbain ("tramways côtiers écologiques")
- la simplification du droit commercial maritime

Les ports

Outre la réforme portuaire en cours, l'objectif à terme est de doubler la part de marché des ports français pour les conteneurs pour la porter à 12% du marché européen. L'amélioration de la compétitivité des ports et le gain de parts de marché doivent permettre de favoriser le commerce extérieur français tout en diminuant les acheminements terrestres.

Les ports devront également développer de nouvelles stratégies en matière d'aménagement. Le développement des ports passe par une utilisation la plus rationnelle et la plus productive possible des espaces déjà aménagés. Lorsque de nouveaux projets doivent s'étendre sur des espaces naturels, il conviendra de prendre en compte les problématiques environnementales le plus en amont possible et, lorsque les impacts ne peuvent être évités, de les compenser strictement.

Les aménagements mis en place par les ports doivent également permettre de diminuer l'ensemble des pollutions émises dans le cadre des activités portuaires (branchements électriques des navires à quai pour certains types de trafics, maîtrise des eaux de ruissellement, pour les aires de carénages...).

Et après...

A partir des lignes directrices que le Livre Bleu et les conclusions du Grenelle de la mer esquissent pour les actions futures, il reste désormais à définir des objectifs précis et le calendrier associé, mais aussi à préciser les responsabilités et les moyens à mettre en oeuvre.

Prochaine étape : la déclinaison de la stratégie nationale à l'échelle de chaque bassin et chaque façade maritime, en métropole comme en outre-mer. Le livre bleu sera la base pour l'adaptation des réglementations sectorielles ou des instruments actuels de gestion de la mer et du littoral. Ses orientations devront être intégrées dans les politiques existantes, qu'elles concernent l'environnement ou les activités économiques.

Livre bleu : Stratégie nationale pour la mer et les océans - Décembre 2009



Le retour de la taxe Carbone

Le Ministère chargé de l'écologie a présenté fin janvier une nouvelle mouture de la contribution carbone, censurée fin décembre par le Conseil constitutionnel. Le transport conserverait un taux réduit.

Un nouveau dispositif de contribution carbone sera soumis au Parlement, pour une entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Il reprendra les principaux aspects du dispositif précédent :

- Le tarif de la contribution carbone maintenu à 17€ par tonne de CO₂
- Le système basé sur le bonus/malus pour les ménages

Seul point jugé litigieux pour le Conseil constitutionnel, l'exonération totale des installations concernées par le système européen des quotas d'émission de CO₂, devrait être corrigé. Des dispositifs spécifiques pour les secteurs sensibles seraient cependant mis en place pour préserver la compétitivité de ces entreprises.

L'agriculture et la pêche resteront taxées à

25% du tarif, le transport de marchandises (routier, maritime, fluvial) à 65%.

Le Gouvernement engage dès février une concertation avec les entreprises, les partenaires sociaux et les ONG environnementales.

Compte rendu du Conseil des ministres du mercredi 20 janvier 2009

Les directives que la France doit transposer en 2010

2010 devrait voir transposées des directives européennes importantes. Tour d'horizon...

La directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 intégrant les activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas de CO₂ (voir le Feuillet n°52) devrait être transposée avant le 2 février 2010 pour une application au 1^{er} janvier 2012.

La directive 2008/112/CE du 16 décembre 2008, adaptant une série de textes au règlement CLP (voir ci-dessous), doit être transposée avant le 1^{er} avril 2010.

La directive 2009/123/CE du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires devrait être transposée avant le 16 novembre 2010.

La directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 fixant des objectifs nationaux pour la part d'énergies renouvelables dans les transports doit être transposée avant le 5 décembre 2010 (voir le Feuillet n°57).

La directive 2008/99/CE du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal doit être transposée avant le 26 décembre 2010 (voir le Feuillet n°52). La France devra prévoir des sanctions pénales pour les violations graves du droit européen en matière d'environnement.

Evolution des règles d'étiquetage des produits chimiques

TLF vous informe que les règles d'étiquetage des produits chimiques a changé, avec des modifications possibles sur votre activité.

Le règlement européen CLP (Classification, Labelling and Packaging) organise l'application en Europe du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

Depuis 2009, les opérateurs peuvent voir apparaître de nouvelles étiquettes, avec notamment de nouveaux pictogrammes et des mentions de danger en remplacement des symboles et des phrases de risques actuels.

Les principales nouveautés pour l'étiquette de sécurité sont :



- l'apparition de nouveaux pictogrammes de danger, de forme losangée et composés d'un symbole noir sur fond blanc bordé de rouge,
- l'ajout de mentions d'avertissement indiquant la gravité du danger ("DANGER", pour les produits les plus dangereux, et "ATTENTION").

Les étiquettes comporteront également des mentions de danger ("Mortel par inhalation...") en remplacement des phrases de risque (phrases R) et de nouveaux conseils de prudence ("Éviter tout contact avec les yeux, la peau ou les vêtements...").

Outre la définition de nouvelles règles de classification, d'emballage et d'étiquetage, ce règlement fixe de nouvelles obligations de transmission d'informations pour les fabricants et importateurs de substances chimiques. Les anciens et nouveaux systèmes coexisteront durant une période transitoire. La mise en œuvre du nouveau système s'achèvera en 2015.

L'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) propose un dossier complet qui répond à toutes les questions techniques et réglementaires qu'un professionnel du transport et de la logistique peut se poser en tant que prestataire et intermédiaire dans la chaîne du commerce international.

INRS: [www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/IntranetObject-accesParReference/INRS-FR/\\$FILE/fset.html](http://www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/IntranetObject-accesParReference/INRS-FR/$FILE/fset.html)

Note d'information : Evolution des règles d'étiquetage des produits chimiques - TLF - 19 janvier 2010

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