

ACTUALITÉS

Restrictions de la circulation urbaine en vue

Le ministère de l'Ecologie a annoncé le lancement, dans une dizaine de villes de plus de 100.000 habitants, d'une expérimentation visant à tester des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (Zapa), où la circulation des véhicules les plus polluants serait restreinte, voire interdite.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, les dépassements des seuils d'émission de particules seraient la cause de 400.000 morts prématurés par an en Europe, dont environ 42.000 en France. Pour y répondre, le ministère chargé de l'écologie a présenté de nouvelles mesures, avec notamment la mise en place d'un "plan particules", qui touchera les secteurs domestique, agricole, industriel, tertiaire et du transport. L'objectif est d'atteindre une baisse de 30% des particules à l'horizon 2015.

Conformément à l'article 182 de la loi Grenelle 2, le Ministère souhaite donc lancer une expérimentation de "ZAPA" autour et dans certaines collectivités où sont constatés des dépassements des valeurs limites de la qualité de l'air. Dans ces zones, le passage de certains véhicules particulièrement polluants (définis par exemple en fonction de leur norme Euro) sera limité, voire interdit selon des conditions précises.

Un appel à projets a été lancé auprès des collectivités début juillet. Ces études per-

mettront de mieux cadrer la mise en œuvre de ces zones (restriction de circulation temporaire ou permanente des véhicules les plus polluants, politique de stationnement en ville et en périphérie, priorité aux modes de transport collectifs propres, modalités d'approvisionnement des commerces, renouvellement du parc ancien de véhicules, analyse du report de trafic...). Des éléments techniques et réglementaires seront proposés (méthodes d'évaluation de l'impact, classement des véhicules par catégorie de pollution, offre commerciale de véhicules moins polluants...). Divers outils de régulation du trafic pourront être analysés en opportunité (types de véhicules réglementés dans ces zones, zonage concerné, politique de stationnement...).

Plus de 60 Zapa existent déjà dans onze pays de l'Union européenne. Dans les villes disposant d'une zone de circulation restreinte, le contrôle des véhicules autorisés à circuler se fait soit par vidéosurveillance, soit par contrôle de la carte grise ou de la vignette apposée sur le pare-brise. D'ici à

Les engagements du Grenelle sont-ils atteignables?

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) doute de l'atteinte des objectifs du Grenelle en matière de report modal.

Pour le CGEDD, les ambitions de report modal peinent à se concrétiser. Les perspectives énergétiques et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre peuvent cependant imposer à l'avenir un retour au transport ferroviaire.

Le CGEDD estime que la relance des modes non routiers, et du ferroviaire en particulier, sera difficile, lourde et prendra du temps. Elle suppose la mise en œuvre d'un ensemble de mesures convergentes :

- Poursuivre les réformes structurelles en cours (gestion de l'infrastructure et des sillons, régulation générale, régénération des réseaux ferroviaire et fluvial, priorité aux améliorations sur le réseau existant, interopérabilité...).

- Donner à Voies Navigables de France (VNF) la pleine maîtrise de ses personnels et de ses moyens.
- Définir un réseau de fret ferroviaire de haute capacité adapté aux spécificités du fret, électrifié, avec voies banalisées, évitant les traversées urbaines et bien connecté à l'Europe et aux ports.
- Reporter massivement le transit routier vers le ferroviaire, dans le cadre d'une politique européenne orientant les trafics longue distance.
- Etudier et promouvoir les nouveaux développements technologiques (trains longs, trains mixtes associant des coupons de wagons, nouvelle génération de terminaux...).

- Définir un réseau magistral fluvial.

Le CGEDD recommande de procéder par étapes successives, aux ambitions proportionnées, réajustées en fonction des réalisations effectives et de l'évolution du contexte général.

A ce titre, il considère qu'à l'horizon 2020, ce serait déjà un très beau succès, partant des 12,5% de 2006, de voir la part du fer et du fluvial renouer avec la croissance et atteindre, non pas l'ambition des 25% du Grenelle 1, mais quelque 16 à 17%.

*Evolution du fret terrestre à l'horizon de 10 ans - Conseil général de l'environnement et du développement durable - Juillet 2010
CGEDD: www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr*

SOMMAIRE ACTUALITÉS

- Restrictions de la circulation urbaine en vue
- Les engagements du Grenelle sont-ils atteignables?
- Où en est-on des engagements du Grenelle?
- Qui a fait son Bilan Carbone®?

RÉGLEMENTATION

- Bilan contrasté des contrôles des installations classées
- Communication sur les matières dangereuses dans les ports
- Modalités de contrôle des émissions de CO2 de l'aérien
- Changement pour les chaudières

FOCUS

- Le CAS se penche sur les relations climat / transport

l'automne, le gouvernement devrait proposer un système de classification des véhicules par catégories, en fonction de leurs émissions polluantes.

Le Ministère souhaite par ailleurs analyser l'impact sur la qualité de l'air de l'évolution de l'approvisionnement des commerces en ville par l'évolution des modes de livraisons de marchandises et des horaires de livraison.

*Le Plan Particules - MEEDM - Juillet 2010
Ministère chargé de l'écologie:
www.developpement-durable.gouv.fr*

Où en est-on des engagements du Grenelle?

3 ans après le début du Grenelle de l'environnement, le Feuillelet fait le point sur l'avancée des engagements.

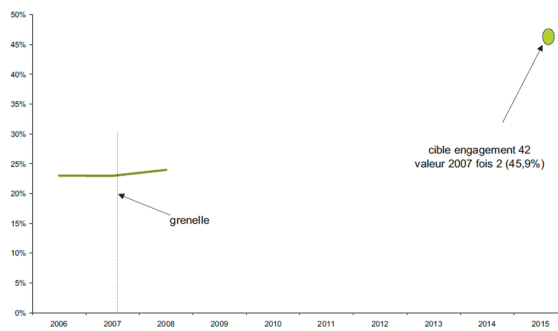
Depuis ses débuts en octobre 2007, le Grenelle environnement a notamment débouché sur 2 lois spécifiques (lois "Grenelle 1 & 2") et sur l'intégration de différentes mesures au sein des lois de finances. D'autres textes réglementaires spécifiques ont aussi été votés depuis (loi portant organisation du transport ferroviaire du 8 décembre 2009, loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008...).

40 engagements étaient relatifs soit aux transports et aux véhicules, soit à des aspects proches des transports (accroissement de la part des agrocarburants, plan national santé-environnement, contribution climat-énergie...).

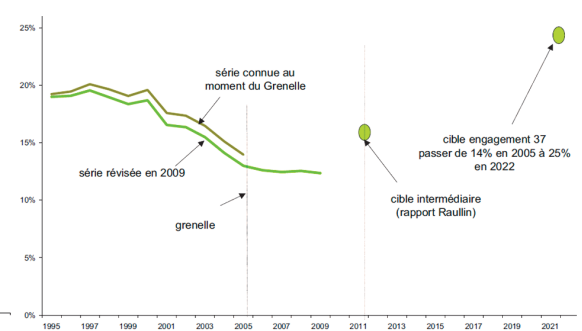
Le tableau et les graphiques ci-dessous présentent les premiers résultats des différentes actions. Un rapport complet devrait être présenté au Parlement d'ici la fin de l'année.

Les transports en 2009 -SOeS -Juin 2010
Ministère chargé de l'écologie:
www.developpement-durable.gouv.fr

Objectif	Indicateur	Cible	Avancement
Augmentation de la part du transport de fret non routier	Part du ferroviaire et fluvial dans le transport terrestre intérieur (t.km)	Passer de 14% en 2005 à 25% en 2020 (+16 points)	-0,4 points en 2009
	Part du ferroviaire et du fluvial dans les pré/post-acheminements des grands ports nationaux	Doubler la part du fret non routier en 15 ans (+23 points)	+1 point en 2008
Mise en place d'une éco-redevance poids lourds	Texte législatif et mise en œuvre effective	Mise en œuvre effective en 2012	Texte législatif paru, mise en œuvre repoussée
Contribution Climat-Energie	Texte législatif et mise en œuvre effective		Texte législatif repoussé



Part du ferroviaire et fluvial dans les pré et post-acheminements des Grands Ports Maritimes (en t)



Part du ferroviaire et fluvial dans le transport terrestre intérieur (t.km)

Qui a fait son Bilan Carbone®?

Les entreprises, collectivités et administrations sont de plus en plus nombreuses à évaluer leurs émissions de gaz à effet de serre, notamment au travers de l'outil Bilan Carbone® de l'Ademe.



BILAN CARBONE

Lancé en 2004, l'outil Bilan Carbone® (BC) de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) fait aujourd'hui référence en France pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre d'une entreprise ou d'une organisation.

L'Ademe a aujourd'hui souhaité faire le point sur les BC réalisés et sur les motivations des entreprises et a donc questionné ses utilisateurs.

Depuis 2004, près de 4.000 Bilan Carbone® ont été réalisés. D'après l'étude, la réalisation des bilans se développe rapidement puisque 85% ont été effectués après 2008.

Près de 60% des maîtres d'ouvrage sont des PME, les grandes entreprises ne représentant pour leur part qu'un tiers des bilans. Quatre secteurs d'activités concentrent plus de 60% des BC, à savoir l'industrie manufacturière (33%), l'agriculture et l'agro-alimentaire (14%), les transports et la communication (9%), l'immobilier, la location et le service aux entreprises (9%).

L'ensemble des BC a permis d'identifier plus de 25 millions de tonnes de CO₂ (MtCO₂), soit près de 5% des émissions françaises. En moyenne, une entreprise émet 20 tCO₂/M€ de CA, et 50 tCO₂ par salarié (182tCO₂/M€ et 36tCO₂/salarié pour le sec-

teur des transports).

Le temps nécessaire à la réalisation d'un BC est en moyenne de 6 mois, cette durée de réalisation ne dépendant ni du secteur, ni de la taille de l'entreprise.

Au-delà de l'engagement citoyen (85% des réponses), les motifs de réalisation d'un bilan répondent à deux besoins principaux de l'entreprise : identifier les leviers de réduction de coûts (79%) et renvoyer une image positive vis-à-vis des clients (77%). Les entreprises qui s'engagent dans un Bilan Carbone® ont bien identifié les intérêts économiques et marketing d'un tel projet, au-delà des aspects environnementaux.

Le Bilan Carbone® constitue un outil de lancement ou d'accompagnement d'une stratégie globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre. A ce titre, les deux principaux bénéfices du BC semblent être l'initiation d'une dynamique interne (72% des répondants) et la découverte de nouvelles problématiques (56%). Le Bilan Carbone® a un effet mobilisateur sur la mise en œuvre d'actions : 63% des entreprises ont en effet déclaré que la réalisation de leur BC les a "très certainement" convaincues de passer à la mise en œuvre d'actions de réduction.

Toutefois, l'analyse des plans d'actions de

réduction amène à nuancer ce résultat : ils offrent peu de détail sur les conditions de mise en œuvre d'actions concrètes de réduction. Sur les 600 actions renseignées par les maîtres d'ouvrage lors de l'enquête, aucune n'a fait l'objet d'un chiffrage en termes de coût de réalisation. L'estimation des gains prévisionnels (en CO₂ et en euros) est par ailleurs extrêmement rare.

L'Ademe devrait développer un "autodiagnostic CO₂" pour que les entreprises réalisent elles-mêmes le bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre. Cet outil aura pour objectif de permettre un accès plus facile à une méthode de bilan des émissions de gaz à effet de serre d'une organisation via un autodiagnostic "simplifié et pédagogique" accessible gratuitement sur Internet. L'autre objectif visé est d'inciter les petites et moyennes entreprises et les collectivités qui ne feraient pas appel à un prestataire à établir leur bilan. Cet outil utilisera les principes méthodologiques de la méthode Bilan Carbone®. Il devrait permettre d'avoir à l'issue de l'exercice des propositions d'actions (si possible sectorialisées) de réduction d'émissions. L'Ademe lancera une consultation d'ici la fin de l'année pour une mise en service attendue fin 2011.

Bilan des Bilan Carbone® - Synthèse - I Care Environnement - Juillet 2010
Ademe: www.ademe.fr

FOCUS

Le CAS se penche sur les relations climat / transport

Le Centre d'Analyse Stratégique (CAS) donne les clés pour que le secteur des transports réduise ses émissions de gaz à effet de serre.



Dans le cadre d'une mission de réflexion sur la compatibilité de l'évolution du transport de marchandises international avec la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le CAS a mis en place un groupe de travail pour formuler des recommandations en termes de politiques publiques.

Sept milliards de tonnes de marchandises sont aujourd'hui échangées entre l'Europe, l'Amérique et l'Asie, volume qui devrait être multiplié par trois entre 2000 et 2050. Simultanément, l'objectif en termes d'émissions de gaz à effet de serre est une division par deux d'ici 2050.

Dans un rapport conséquent, le CAS a ainsi identifié l'ensemble des mesures organisationnelles, techniques et réglementaires sensées aller dans ce sens. Après les avoir toutes détaillées, le CAS fait 30 propositions pour un commerce international plus durable.

■ Maritime

- Obtenir de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) la fixation d'objectifs contraignants sur l'efficacité énergétique des nouveaux navires
- Obtenir de l'OMI la définition en parallèle d'un mécanisme économique, qui pourrait être un marché de droits d'émissions et inclure le transport maritime intra-européen dans le marché des quotas CO₂ européen
- Imposer une limite de vitesse aux navires
- Améliorer les moteurs des navires

■ Aérien

- Étendre le marché de permis de quotas

de CO₂ mis en place en Europe à tous les vols vers ou depuis les pays s'engageant sur des objectifs de réduction.

- Obtenir de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) la mise en place d'objectifs contraignants de performance pour les avions

■ Routier

- Mettre en place un lieu d'échange des bonnes pratiques (technologique, logistique, réglementaire...) dans le secteur du transport terrestre et notamment routier
- Instaurer des normes d'émissions mondiales pour les véhicules utilitaires et les poids lourds
- Promouvoir l'écoconduite
- Imposer le bridage des poids lourds à 90km/h
- Réaliser un bilan socio-économique de l'introduction des "super camions"

■ Ferroviaire

- Mettre en place un nouveau modèle industriel du transport ferré de fret à l'échelle de l'Europe : trains longs et lourds bénéficiant de sillons de bonne qualité, voire d'axes dédiés
- Développer le trafic de trains complets, le transport intermodal rail/route, les autoroutes ferroviaires
- Développer la mise en place des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)

■ Logistique

- Mettre l'accent sur la logistique urbaine en particulier pour le dernier kilomètre
- Réserver des espaces fonciers pour les activités logistiques en ville
- Favoriser la mixité des activités dans les villes et orienter la recherche vers la

conception d'outils logistiques (véhicules, bâtiments...) plus performants et mieux intégrés au milieu urbain.

■ Fluvial

Promouvoir l'usage du fluvial (aménagement des voies et des quais, soutien aux organisations logistiques multimodales)

■ R&D

- Maintenir un effort important de recherche sur les transports du futur (avions, navires, trains à grande vitesse, carburants), propres, économes et compétitifs
- Accroître les efforts de R&D dans la logistique afin de déterminer les meilleures pistes pour réduire les émissions
- Mettre en place un dispositif de mesure de l'efficacité de la logistique en matière de développement durable, mettant en lumière les marges de progrès (réduction des distances de transport, massification et mutualisation des flux...)
- Attribuer un label "Transport Vert" aux entreprises les plus performantes en matière de logistique durable.

■ Carburants

Accentuer les recherches sur les agrocarburants de 2^{ème} et 3^{ème} générations.

■ Financement

Internaliser le coût du carbone soit par une taxe carbone européenne, soit par l'extension du marché européen de quotas d'émissions de CO₂ à l'ensemble des combustibles fossiles

Le fret mondial et le changement climatique - Centre d'analyse stratégique - Septembre 2010

RÉGLEMENTATION

Modalités de contrôle des émissions de CO₂ de l'aérien

Un nouvel arrêté prévoit les modalités de contrôle des émissions de gaz à effet de serre des compagnies aériennes dans le cadre de leur intégration au système d'échange de quotas de CO₂ européen.

Le secteur aérien sera intégré au système européen de quotas de gaz à effet de serre dès 2012. Le nouvel arrêté apporte des éclaircissements sur les contrôles qui devront être

réalisés pour valider les calculs des émissions de chaque compagnie.

Arrêté du 9 août 2010 relatif à la vérification des déclarations d'émissions et de données relatives aux

t.km des exploitants d'aéronef dont la France est responsable dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO du 25 août 2010)

Changement pour les chaudières

Un arrêté modifie la réglementation applicable aux chaudières de plus de 20MWh.

Un arrêté du 23 juillet 2010 concerne les chaudières présentes dans les installations de combustion d'une puissance thermique supérieure ou égale à 20 MWth autorisées ou modifiées à compter du 1^{er} novembre 2010.

Il fixe les prescriptions à respecter notamment en matière de rejets dans l'air, de gestion des déchets, de bruit et de risques d'incendie.

Arrêté du 23 juillet 2010 relatif aux chaudières présentes dans les installations de combustion d'une puissance thermique supérieure ou égale à 20 MWth autorisées ou modifiées à compter du 1^{er} novembre 2010 (JO du 15 septembre 2010)



Bilan contrasté des contrôles des installations classées

En 2009, 97,5% des installations classées déclarées ayant fait l'objet de contrôle périodique n'étaient pas conformes à la réglementation.

Certaines installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à déclaration doivent faire l'objet d'un contrôle réglementaire quinquennal. C'est notamment le cas de la rubrique 1510 (entrepôt couvert).

Comme tous les ans, le Ministère en charge de l'écologie fait le bilan de ces contrôles. En 2009, 3504 contrôles ont ainsi été réalisés. 92 installations seulement étaient conformes à la réglementation, soit 2,5% des installations contrôlées. 97,5 % des installations contrôlées étaient donc non conformes.

D'après le ministère, les non-conformités portent principalement sur les consignes de sécurité, la localisation des risques, les moyens de lutte contre l'incendie, l'interdiction de feu, les consignes d'exploitation et la constitution du dossier "installations classées"

Pour la rubrique 1510 (entrepôts couverts), 31 installations ont été contrôlées. Seuls 3 entrepôts étaient conformes. 84 non-conformités ont été observées pour 18 points de contrôle sur 26 au total. Les points de contrôle ayant le plus fait l'objet de non-conformités sont l'affichage des consignes d'exploitation et les dispositifs d'obturation automatique, en cas de confinement externe.

Pour rappel, les exploitants qui ne respectent pas les obligations de contrôle sont passibles d'une amende de 5^{ème} classe (soit 1.500€). Les personnes morales (c'est-à-dire les sociétés en tant qu'entités juridiques) peuvent être déclarées responsables pénalement.

Autre nouveauté apportée par la loi Grenelle 2: Les ICPE soumises à déclaration et à contrôle quinquennal seront désormais tenues de transmettre à l'inspection ICPE les non-conformités relevées lors de ces contrôles. Elles devaient pour le moment être tenues à sa disposition.

Rubrique	Nombre de contrôle	Installations conformes	% de non-conformité
1111 Stockage substances très toxiques	15	1	93%
1136 Emploi / Stockage ammoniac	5	0	100%
1138 Emploi / Stockage chlore	3	0	100%
1155 Dépôt produit agropharmaceutique	8	0	100%
1172 Stockage produits dangereux pour l'environnement	34	2	94%
1173 Stockage produits dangereux pour l'environnement	17	1	94%
1311 Stockage explosifs	3	0	100%
1331 Stockage engrais	25	2	92%
1412 Stockage gaz inflammable	307	26	92%
1413 Remplissage gaz naturel	71	1	99%
1414 Remplissage gaz inflammable	404	12	97%
1432 Stockage liquides inflammables	843	6	99%
1434 Remplissage liquide inflammable	1418	10	99%
1510 Entrepôt	31	3	90%
2910 Chaudière	136	19	86%

Pourcentage de non-conformités constatées par rubrique ICPE

Infractions	Peines max pour la 1 ^{ère} infraction	Peines max en cas de récidive
Mise en service sans autorisation	A : 75 000€ P : 1 an	A : 150 000 € P : 2 ans
Mise en service sans déclaration	A : 1 500€	A : 1 500 €
Non-respect des prescriptions		
Non-déclaration des modifications		
Non-déclaration du changement d'exploitant ou de la fin de l'exploitation		
Non-déclaration des accidents de fonctionnement		
Non-remise en état du site après exploitation	A : 1 500 €	A : 1 500 €
Obstacles aux fonctions des inspecteurs	A : 15 000 € P : 1 an	Doublement de peine
Non-respect des prescriptions au terme d'une mise en demeure	A : 75 000 € et/ou P : 6 mois	A : 75 000 €
Non-respect de mesures de surveillance ou de remise en état du site, au terme d'une mise en demeure		
Infraction à une mesure de fermeture	A : 150.000 € P : 2 ans	Doublement de peine

Rappel des principales sanctions (Amendes et Peines de prison) en cas de non-respect de la réglementation ICPE

Contrôles périodiques de certaines installations classées soumises à déclaration - Bilan des contrôles réalisés en 2009 - Direction Générale de la Prévention des Risques - Service des Risques Technologiques - MEEDDM

Communication sur les matières dangereuses dans les ports

Un arrêté vient préciser l'obligation de communication d'information aux préfets, mise à la charge des autorités portuaires.

Cette obligation est liée à l'article R. 154-2 du Code des ports maritimes. Ces informations sont relatives aux mouvements des navires et aux cargaisons de marchandises dangereuses ou polluantes.

L'arrêté vient fixer la liste des ports concernés, préciser les informations à mettre à disposition et les modalités de leur transmission.

Arrêté du 6 juillet 2010 pris en application de l'article R. 154-2 du code des ports maritimes (JO du 1^{er} septembre 2010)

Editeur

TL&Associés 22 rue Pasteur
92300 Levallois-Perret
Contact / lfe@tl-a.com / 01.47.30.54.70

Directrice de la publication

Nadine Dangleterre
Rédacteur en chef
Iwen Layec
Rédactrice
Nadège Larrigaudière