



TL & ASSOCIES
ENVIRONNEMENT

N°4
Octobre 2004



Avertissement!

Les informations contenues dans ces pages sont données en toute bonne foi. Cependant, l'utilisateur est seul maître de l'usage qui en est fait et nous ne saurions être tenus responsables des conséquences d'une erreur, ou d'une mauvaise interprétation.

En outre, ces informations ne peuvent en aucun cas se substituer à des conseils et avis spécifiques sur des situations particulières.

SOMMAIRE

Substances chimiques: Renforcement de la protection des salariés	1
La Commission Européenne aide le transport alternatif à la route	1
Nouveau départ pour le Plan Véhicule Propre	2
Ministère de l'Écologie: Budget 2005 en baisse & priorité sur le climat	2
Contrôle technique : La Commission somme quatre États membres d'appliquer les règles européennes	3
Le point sur... les Biocarburants	3

A appliquer

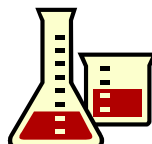
Substances chimiques : Renforcement de la protection des salariés

Pour protéger les travailleurs utilisant des produits chimiques, l'obligation faite aux fournisseurs de transmettre les fiches de données sécurité est élargie.

L'employeur doit obligatoirement recevoir du fabricant, de l'importateur ou du vendeur, une **fiche de données de sécurité (FDS)** datée, lors de la première livraison du produit classé dangereux.

En cas de révision, une nouvelle version de la fiche doit être transmise automatiquement et gratuitement par le fournisseur à tous les destinataires antérieurs qui, dans les douze mois précédant la révision, avaient reçu la substance en cause.

Dorénavant, ces obligations sont **étendues à certaines préparations chimiques classées non dangereuses**, mais contenant au moins une substance présentant



un danger pour la santé ou l'environnement, ou une substance pour laquelle il existe une valeur limite d'exposition.

Cette fiche doit être fournie gratuitement sur demande des utilisateurs professionnels.

Le décret clarifie aussi le classement des dangers cancérogènes, mutagènes et toxiques (CMR) en distinguant différentes catégories en fonction de la connaissance des effets sur la santé de l'homme.

Décret n° 2004-725 du 22 juillet 2004 relatif aux substances et préparations chimiques et modifiant le code du travail et le code de la santé publique (JO du 24 juillet 2004)

Pour aller plus loin, pensez aux FICHES RÉGLEMENTAIRES ENVIRONNEMENT

ACTUALITE

Risques	1
---------	---

Tous les textes réglementaires cités au sein de ce bulletin sont disponibles sur demande

Pour information...

La Commission Européenne aide le transport alternatif à la route



La Commission européenne a dressé le bilan du premier programme Marco Polo qui vise, sur des axes surchargés, à transférer du fret routier vers des modes plus respectueux de l'environnement.

Le premier appel à propositions du programme s'est clôturé le 10 décembre 2003.

Après une évaluation approfondie des 92 projets reçus, impliquant à la fois les États membres et le Parlement Européen, les **13 meilleurs projets** ont été retenus par la Commission et sont ainsi soutenus financièrement.

Le bilan de la première session du programme Marco Polo devrait ainsi permettre de transférer **13,6 milliards de tonnes-kilomètres par an** des axes routiers surchargés vers la navigation à courte distance, le rail et les voies navigables.

Un nouvel appel à propositions sera lancé courant octobre.

Nouveau départ pour le Plan Véhicule Propre

Lancé en 2003 et destiné à promouvoir la recherche sur les modes de transport moins polluants, le Plan Véhicule Propre va bénéficier d'une rallonge budgétaire

Le **Plan Véhicule Propre** lancé en septembre 2003 par le gouvernement prévoyait 38,5 millions d'euros sur 5 ans en faveur de la recherche sur les transports propres. Le Ministre en charge de l'écologie a annoncé qu'il bénéficiera finalement de 40 millions sur 2 ans, moitié en 2004 et moitié en 2005.

Ce plan doit notamment permettre de concevoir, de réaliser et d'accélérer le lancement commercial de **véhicules moins polluants, moins consommateurs de carburant et peu bruyants**.

En 2001 en France, les transports routiers étaient responsables de 24 % des émissions de gaz à effet de serre, de 50 % des émissions d'oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone, et de 25% des émissions de particules fines. Cette constatation a poussé les pouvoirs publics à aider la recherche sur les nouveaux modes de transport routier plus respectueux de l'environnement.



Les **thèmes prioritaires de recherche** retenus dans le cadre du Plan Véhicule Propre portent sur :

- les **moteurs et carburants** (*meilleure compréhension des phénomènes de combustion, dispositifs de catalyse..*),
- la **gestion et le stockage de l'énergie électrique** à bord des véhicules, afin de faire disparaître un des obstacles au développement de la filière électrique,
- la **réductions des consommations** des auxiliaires, notamment de la climatisation,
- le **développement de la pile à combustible**,
- la **réduction du bruit**.

Parallèlement au développement de ces technologies qui concernent tous les types de véhicules, la réalisation d'opérations de démonstration et d'expérimentation dans les **secteurs des transports urbains et de marchandises**, au travers du programme PREDIT, est prévue avec notamment les projets de **'train de fret du futur'** (*réduction des nuisances sonores*) et de **'camion urbain du futur'**, afin de répondre aux préoccupations en matière de circulation des poids lourds.

Ministère de l'Écologie: Budget 2005 en baisse & priorité sur le climat

Le projet de budget du ministère de l'écologie et du développement durable pour l'année 2005 s'établit à 825 millions d'euros, soit une baisse de 3,6% par rapport à 2004.

La **maîtrise de la dépense publique**, au centre du **budget 2005**, conduit le ministère en charge de l'écologie à une rationalisation des dépenses. Celle-ci se traduit notamment par l'arrêt des financements croisés entre l'État et les agences de l'eau.

Le ministère est contraint de se **recentrer sur les missions essentielles de l'État en matière d'écologie et de développement durable** et s'est défini **cinq axes d'actions prioritaires** avec :

- la **lutte contre le changement climatique** (*Plan climat et Plan véhicule propre, ...*),
- la **préservation de la biodiversité** (*Plan d'action patrimoine naturel, parachèvement du réseau Natura 2000, ...*),
- la **rénovation de la politique de l'eau** (*maîtrise de sa qualité et de son assainissement, projet de loi sur l'eau, ...*),
- la **prévention des risques technologiques et naturels** et la **lutte contre les pollutions** (*renfort du contrôle des installations industrielles, mise en œuvre du Plan National Santé-Environnement, ...*),

- la **promotion du développement durable** (*Charte de l'environnement, ...*).

L'ADEME (*Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie*), quant à elle, voit ses financements réduits à 63 millions d'euros contre 100 en 2004. Elle doit, de fait, se concentrer sur ses buts premiers: l'énergie et la lutte contre le changement climatique.



@@@...

Lancement d'un nouveau site Internet pour aider les transporteurs à contrôler leurs consommations de carburant

L'ADEME (*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie*) a lancé, en partenariat avec l'AFT-IFTIM, le site **www.energeco.org** dont les objectifs sont :

- d'informer les transporteurs des bénéfices économiques et environnementaux qu'ils sont susceptibles d'obtenir en réduisant leurs consommations de carburant, et
- de les aider à mettre en œuvre ces économies d'énergie.

Le point sur... Les Biocarburants

Afin de regagner la place de leader européen en la matière et répondre aux exigences de l'Europe, le gouvernement a annoncé la rédaction d'un Plan Biocarburants qui sera dévoilé d'ici la fin de l'année.



Le secteur du transport dépend aujourd'hui quasi exclusivement de combustibles fossiles, importés pour la plupart de zones géopolitiquement sensibles.

Les biocarburants constituent une solution simple et efficace pour à la fois sécuriser les approvisionnements, accroître l'indépendance énergétique des pays qui les développent et réduire les impacts des carburants sur l'environnement.

Bioéthanol et Biodiesel

Les biocarburants proviennent de deux sources différentes et sont directement incorporés aux carburants classiques.

Issu de plantes à forte teneur en sucre (*betteraves...*) ou en amidon (*blé, pommes de terre, maïs...*), l'**éthanol** (ou *bioéthanol*) peut être utilisé directement ou transformé sous forme d'ETBE (*éthyl-tertio-butyl-éther*), carburant utilisé en France, en mélange aux **essences**.

1 hectare de ...	Produit...
Betteraves	5,8t d'éthanol
Céréales	2,5t d'éthanol
Oléagineux	1,4t de biodiesel

Le **biodiesel** (*plus connu sous le nom Diester*) issu de graines oléagineuses comme le colza est un

ester méthylique d'**huiles végétales** (ou *EMHV*), mélangé au **gazole**.

Des énergies aux multiples atouts

▪ **Pratique**

Les biocarburants sont les seuls carburants liquides d'origine renouvelable utilisés et utilisables à grande échelle, **sans transformation du moteur**.

En 2002, les biocarburants ont permis d'éviter la production de 1 million de tonnes d'équivalent

▪ **Indépendance énergétique**

En 2001, les biocarburants ont évité à la France l'importation de 338 000t de pétrole. **En 2005**, si les objectifs de l'Union Européenne étaient atteints, **ce sont**

plus de 2 millions de tonnes de pétrole importé qui pourraient être économisées.

▪ **Écologique**

Les biocarburants améliorent la combustion des moteurs, réduisent donc les émissions de polluants à l'échappement par rapport aux carburants classiques et ne restituent à l'atmosphère que le CO₂ que les plantes y ont puisé.

1t de Diester = économie de 2,5t éq. CO₂ par rapport au gazole
1t d'éthanol = économie de 2,7t éq. CO₂ par rapport à l'essence

▪ **Impacts sur l'agriculture et l'emploi**

En France, **sans les biocarburants, près de 330 000 ha de terres seraient en jachère.**

On estime, de plus, que **1 000 t/an de colza transformées en biodiesel créent ou maintiennent 11 emplois.**

Les filières biocarburants en France

De 1992 à 2000, le volume des biocarburants à base d'éthanol commercialisé en France a été multiplié par 27 et celui de biodiesel par 448. 1^{er} pays producteur européen jusqu'en 2001, la France a depuis été devancée par l'Allemagne pour le biodiesel et par l'Espagne pour le bioéthanol.

▪ **Biodiesel**

La France a produit au total 365 000 t de biodiesel en 2002, mais seules 317 500 t ont été utilisées en tant que biocarburant.

La France produit **400 000 t/an** de biocarburants assurant **1% de la consommation natio-**

Le diester produit est acheté par les sociétés pétrolières qui l'incorporent au gazole, dans des proportions maximales variables selon l'utilisation (*5% pour les véhicules classiques, jusqu'à 30% pour les flottes captives de collectivités locales et d'entreprises*).

Plus de 4 000 véhicules diesel (bus, PL, VU et VL en flottes captives) roulent aujourd'hui avec du Diester à 30 % et plus d'un vingtain d'agglomérations ont fait

1 français sur 2 roulant au diesel roule en fait partiellement au Diester...

le choix de ce biocarburant pour équiper leurs véhicules urbains.

▪ **Bioéthanol**

La production de bioéthanol représente 90 500 t par an. L'ETBE, autorisé en additif à l'essence à hauteur de 15%, est en fait utilisé dans des proportions nettement inférieures.

Les enjeux des biocarburants

L'Europe a fixé aux états membres des objectifs de consommation de biocarburants (*part minimale de 2% d'ici décembre 2005 et de 5,75% en 2010*).

Le Plan Biocarburants, dévoilé d'ici fin 2004, prévoit de faire passer les **incitations fiscales à près d'un milliard d'euros**, de **trippler la production** et les surfaces de biocarburants **d'ici 2007**, grâce à la construction de 4 nouvelles usines qui s'ajouteront aux 8 existantes actuellement et de **doubler la production d'éthanol dès 2005.**