



TL & ASSOCIÉS  
ENVIRONNEMENT

N°7  
Janvier 2005



*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.*

**Toute l'équipe de TL&Associés vous souhaite une excellente année 2005 !  
Que cette année voit le prolongement durable de vos performances !**

**SOMMAIRE**

Création d'établissements pour le financement des infrastructures et le développement durable au ministère des transports	1
Effet de serre: la Conférence sur le Changement Climatique se termine en demi teinte	2
Déchets: Abandon des métaux lourds dans la construction automobile	2
ICPE : Nouvelle réglementation sur la foudre	2
ICPE : Des références pour estimer les risques liés aux phénomènes accidentels	2
ICPE : Création d'une rubrique pour les tours aéroréfrigérantes	3
Transports : Prévisions environnementales optimistes pour 2025	3
Management environnemental : Nouveau référentiel à destination des PME en projet	3
Le point sur... la Stratégie Nationale de Développement Durable	4

*Pour information...*

**Création de deux établissements pour le financement des infrastructures et le développement durable au sein du ministère chargé des transports.**

**L'agence de financement des infrastructures de transport fournira des aides aux projets respectueux de l'environnement. Le comité développement durable assurera, lui, une meilleure coordination des actions du ministère chargé des transports.**

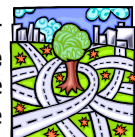
L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable :

- au financement de projets d'intérêt national ou international liés à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires,
- à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret.

L'agence accordera ainsi des **subventions d'investissement et des avances remboursables**, apportera des fonds de concours et participera au financement des investissements prévus au travers de partenariats. Elle pourra également fournir des aides au démarrage pour les liaisons maritimes régulières de transport de fret.

L'AFITF sera alimentée par les dividendes des sociétés d'autoroutes, par le produit de la redevance domaniale payée par ces sociétés et par une dotation en capital de l'État. Selon le ministère en charge des transports, ces trois

ressources devraient représenter en 2005 un **budget total de 635 millions d'euros**. La priorité des affectations devrait être ciblée sur les projets ferroviaires et maritimes (70%), le reste étant alloué aux infrastructures routières en crédit de paiement.



Le **comité développement durable du ministère chargé de l'équipement** sera, lui, chargé "d'impulser et d'aider à mettre en oeuvre les politiques du ministère en matière de développement durable". Dans cette optique, il devra notamment contribuer à la mise en oeuvre de la Stratégie Nationale de Développement Durable (voir p4 à ce sujet) par la coordination des programmes touchant l'énergie et le changement climatique et en évaluant la cohérence des objectifs avec l'organisation et les compétences du ministère.

*Arrêté du 15 septembre 2004 portant création du comité des directeurs pour le développement durable du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer (JO du 10/12/04)*

*Décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (JO du 01/12/04)*

**ACTUALITE  
REGLEMENTAIRE**

ICPE **1 & 3**

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

*Brèves...*

**La nouvelle version de la réglementation ADR sur le transport de matières dangereuses par route est parue**

Outre la modification légère de la nomenclature des substances classées, l'ajout de nouvelles substances et la distinction des numérotations d'une même substance en fonction de son état solide ou liquide, elle inclut désormais la problématique de la sûreté des transports face au vols et aux détournements. L'ADR 2005 est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier mais ne deviendra obligatoire qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2005.

A noter aussi la nouvelle version de la réglementation RID concernant le transport de marchandises dangereuses par fer.

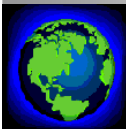


## Pour information...

**Effet de serre : la Conférence sur le Changement Climatique se termine en demi teinte, le système européen contre l'effet de serre se met en place.**

La conférence des Nations Unies sur le Changement Climatique, qui a eu lieu du 6 au 17 décembre dernier, soit un mois après la ratification du Protocole de Kyoto par la Russie, s'est terminée dans un climat tendu, entre le refus renouvelé des États-Unis de participer au Protocole, les doutes émis par certains pays signataires, les réticences des pays en voie de développement et les discussions sur l'après Kyoto.

### La Conférence sur le Changement Climatique



Bien qu'aucune décision ne puisse officiellement intervenir avant l'entrée en vigueur officielle du Protocole de Kyoto en février prochain, certains participants de la conférence des Nations Unies (et notamment l'Europe) attendaient de cette conférence des avancées sur l'après Kyoto, dont la première période s'étale de 2008 à 2012.

Au final, après des tensions assez vives entre les participants, le bilan reste très mitigé. Les États-Unis ont renouvelé leur refus de participer au Protocole, pour la première période mais aussi pour l'après 2012. Dans son sillon, l'Italie s'est désolidarisé de l'Europe et a émis des doutes sur sa poursuite au sein du processus, si les États-Unis, la Chine et l'Inde ne se voyaient pas contraints de réduire leurs émissions.

Les pays en voie de développement ont refusé de se voir imposer des objectifs de réduction, entrave selon eux à leur essor économique. Les pays exportateurs de pétrole, de

leur côté, ont réclamé un financement leur permettant de compenser les futures baisses de consommation de pétrole.

Au final, les seuls résultats positifs de cette conférence ont été l'organisation en mai prochain d'un séminaire d'experts gouvernementaux à Bonn et la ratification du Protocole par le Nigeria et l'Indonésie, ce qui porte à 189 le nombre de pays signataires.

### Le système européen se met en place

Parallèlement, le système européen d'échange des quotas de gaz à effet de serre se met doucement en place. La Commission européenne a accepté le Plan National d'Allocation des Quotas français, distribuant à certaines entreprises productrices de CO<sub>2</sub> des quotas d'émissions à ne pas dépasser. Quatre pays sont encore à la traîne et ne pourront participer dès le départ au marché des quotas : l'Italie, la Pologne, la République Tchèque et la Grèce.

Ces plans d'allocation de quotas devaient permettre le lancement le 1<sup>er</sup> janvier d'un marché européen des droits d'émission de gaz carbonique. Les entreprises françaises concernées recevront leurs quotas le 28 février prochain au plus tard.

Conférence des Parties à la Convention des Nations Unies sur le Changement Climatique : <http://unfccc.int>

## A surveiller...

**ICPE: Nouvelle réglementation sur la foudre pour le début 2005**

Un nouvel arrêté doit paraître début 2005 afin de préciser les obligations des ICPE en matière de protection contre la foudre. Plus de 20% des installations ne disposent pas encore de système de protection adapté alors qu'une sur quatre doit avoir subi ce phénomène en cinq ans.



Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) devront répondre, dès 2005, à des obligations plus précises en terme de protection contre la foudre. Un arrêté, attendu pour le début d'année, viendra en effet compléter celui du 28 janvier 1993 qui obligeait les ICPE à se munir de systèmes de protection contre la foudre.

Une enquête de l'Institut National de l'Environnement industriel et des RISques (Ineris) réalisée en 2002 a montré une insuffisance des exploitations équipées, malgré une obligation de mise en conformité exigée pour 1999. Plus de 20% des ICPE ne possédaient pas de systèmes adéquats. La nouvelle réglementation exigera une analyse du risque "foudre" qui devra prendre en compte une évaluation des risques de dommages et une étude technique du système de protection.

L'Ineris a par ailleurs créé le label de qualité "Qualifoudre" pour les entreprises intervenant en matière de foudre pour garantir la qualité des prestations dans ce domaine (analyses de risques, études techniques des systèmes de protection, installation des équipements, vérification initiale et périodique).

Ineris: [www.ineris.fr](http://www.ineris.fr)

## Pour information...

**Application de la directive VHU: Abandon des métaux lourds dans la construction automobile**

Conformément à la directive européenne sur les véhicules hors d'usage, le plomb, le cadmium, le chrome et le mercure sont interdits dans la construction automobile. Les matériaux utilisés sont aussi désormais marqués pour faciliter le recyclage des pièces.

Avec un an et demi de retard sur les exigences européennes, le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent sont interdits dans la construction des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Afin de faciliter l'identification des pièces réutilisables et valorisables, les différentes pièces de construction doivent, d'autre part, désormais être codifiées selon des normes européennes précises.

Arrêté du 24 décembre 2004 concernant les dispositions relatives à la construction des véhicules, composants et équipements visant l'élimination des véhicules hors d'usage (JO du 31/12/04)



## A appliquer...

**ICPE : Des références pour estimer les risques liés aux phénomènes accidentels**

Publication de valeurs de référence concernant des seuils d'effets des phénomènes accidentels : elles sont à prendre en compte notamment dans les études de dangers (ICPE soumises à autorisation).



Ces valeurs de référence serviront à évaluer la gravité des conséquences d'accidents potentiels (produits toxiques, incendie, explosion...) liés aux ICPE. Ces valeurs seront notamment à prendre en compte, dès avril prochain, pour la détermination des zones d'effets d'accidents potentiels dans les études de dangers, **obligatoires pour les ICPE soumises à autorisation.**

Arrêté du 22 octobre 2004 relatif aux valeurs de référence de seuils d'effets des phénomènes accidentels (JO du 19/12/04)

Guide technique relatif aux valeurs de référence des seuils d'effets des phénomènes accidentels des installations classées pour la protection de l'environnement disponible sur le site du ministère de l'Écologie: [www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)

**A appliquer...****ICPE : Création d'une rubrique pour les tours aéroréfrigérantes**

**Une nouvelle rubrique ICPE a été créée concernant les tours aéroréfrigérantes dans le cadre de la protection contre la légionellose.**

Jusqu'alors considérées comme des équipements connexes à certaines installations classées, parmi lesquelles les installations de réfrigération relevant de la rubrique 2920, les tours aéroréfrigérantes, pointées du doigt pour leurs risques liés à la légionellose, sont désormais directement soumises à la nomenclature des Installations Classées par la rubrique 2921. Celle-ci distingue :

- les installations de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air de type circuit primaire fermé (*l'eau dispersée dans l'air refroidit un fluide au travers d'échangeurs thermiques étanches, évitant tout contact entre l'eau et le fluide et minimisant ainsi les risques de développement de la légionellose*) sont soumises à déclaration, quelle que soit leur puissance,
- les autres installations où un contact eau-fluide est possible sont soumises à déclaration jusqu'à une puissance thermique évacuée maximale de 2 000 kW, et à autorisation au-delà.

Deux arrêtés définissent d'autre part les nouvelles prescriptions applicables dès cette année aux tours aéroréfrigérantes soumises à déclaration et à autorisation (*analyses plus régulières, nettoyage continu et réfléchi des circuits, accès aux résultats d'analyse plus rapide...*).

*Décret n°2004-1331 du 1er décembre 2004 modifiant la nomenclature des installations classées (JO du 07/12/04)*

*Arrêté du 13 décembre 2004 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n°2921 (JO du 31/12/04)*

*Arrêté du 13 décembre 2004 relatif aux installations de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air soumises à autorisation au titre de la rubrique n° 2921 (JO du 31/12/04)*

**Pour information...****Transports : Prévisions environnementales optimistes pour 2025**

**Le ministre chargé des transports a présenté, le 8 décembre dernier, les résultats d'une étude prospective de la demande de transports en 2025. Avec l'augmentation du fret ferroviaire et du transport fluvial, la France devrait ainsi tenir ses engagements environnementaux internationaux.**

**Croissance moins rapide mais volume de trafic supplémentaire important**

L'étude prévoit une progression annuelle moins forte du transport routier de marchandises, passant de 2,9% actuellement à 1,5% à l'horizon 2025. Cette croissance entraînera cependant un volume important de trafic supplémentaire (*de l'ordre de 50% sur les grands axes nationaux*).



Les conditions de circulation devraient donc s'aggraver : la circulation se stabiliserait sur les axes centraux de l'Île-de-France, mais elle se dégraderait en périphérie, notamment sur la Francilienne. Dans les autres régions, sur les contournements périurbains et sur les grands axes interurbains déjà congestionnés, les périodes d'encombrement devraient s'allonger. Enfin, les situations de gêne ponctuelle entre les poids lourds et les véhicules légers devraient se généraliser sur les grands axes connaissant un trafic élevé avec une forte proportion de poids lourds.

**Rééquilibrage des différents modes de transport**

Aujourd'hui, la route domine le secteur à hauteur de 82% mais les transports ferroviaires et fluviaux devraient augmenter à moyen terme. Le train décroît actuellement de 1,2% par an, mais devrait progresser d'ici 20 ans de 1,2% par an notamment grâce au développement de nouveaux axes (*Luxembourg/Espagne, Lyon/Turin...*) et au soutien de l'État au fret SNCF. Les voies d'eau devraient, elles aussi, renouer avec la croissance à hauteur de 0,5% grâce notamment à la liaison Seine-Nord.

**Des effets sur l'environnement compatibles avec le Plan Climat**

La France devrait ainsi atteindre les objectifs du Plan climat et du Protocole de Kyoto. La circulation des véhicules légers et des poids lourds devrait s'accroître de près de 15% en 2010 par rapport à 2002 et de plus de 40% en 2025. Toutefois, les émissions de polluants locaux liées au transport routier connaîtraient, en 2010, une baisse estimée de 62 à 97%, selon les hypothèses, par rapport à 1990 notamment grâce au renouvellement du parc.

Ministère des transports : <http://www.equipement.gouv.fr>

**A surveiller...****Management environnemental : Élaboration d'un nouveau référentiel à destination des PME**

**L'ACFCI et l'AFNOR doivent publier, à la fin du premier trimestre 2005, un référentiel de management environnemental par étape pour les PME.**

Ce référentiel par étape aura pour objectif de faciliter l'accès des PME aux démarches environnementales, en fonction de leurs besoins et de leurs enjeux et leur permettra de faire reconnaître officiellement les actions déjà mises en place.

Un groupe de travail s'est réuni fin novembre dernier. Le référentiel sera utilisé dans un premier temps dans le cadre d'une expérimentation auprès d'entreprises volontaires.

AFNOR (Association Française de Normalisation) : [www.afnor.fr](http://www.afnor.fr)

ACFCI (Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie) : <http://www.acfci.cci.fr>

**Brèves...****Biocarburants : Doublement des agréments pour l'éthanol**

Le ministre chargé de l'agriculture a annoncé un **doublement** en 2005, de 100.000 à 200.000 tonnes, des agréments de la filière de la betterave à sucre pour la **production d'éthanol**. 35.000 tonnes de diester seront par ailleurs ajoutées aux quelque 400.000 produites actuellement.

Le **Plan Biocarburants**, annoncé par le gouvernement en octobre dernier et visant à tripler la production française de biocarburants d'ici à 2007, devrait être présenté sans tarder (*plus d'informations dans le BRE n°4 d'octobre 2004*).

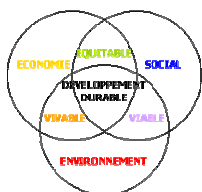
**Combustibles marins : Position commune du Conseil Européen sur la teneur en soufre**

Les ministres des transports de l'Union européenne, sont tombés d'accord sur une proposition de directive visant à réduire la teneur en soufre de certains combustibles marins. Elle obligera, par ailleurs, les navires à consigner dans leurs livres de bord des indications sur les chargements de combustible.

Réduction prévue des émissions de dioxydes de soufre : plus de **500.000 tonnes par an**.

**La Stratégie Nationale de Développement Durable, bilan de la première année...**

Le 1<sup>er</sup> décembre 2004, le ministre chargé de l'écologie a présenté, un an après sa mise en œuvre, un premier bilan de la Stratégie Nationale de Développement Durable, stratégie qui regroupe toutes les actions françaises en matière de développement durable. Retour sur les programmes en cours dans le domaine des transports...



La Stratégie nationale de développement durable (SNDD) a été adoptée par le Comité interministériel du Développement Durable le 3 juin 2003.

Initiée au niveau international, elle intègre les exigences du développement durable dans tous les secteurs économiques. Elle rassemble, notamment dans le secteur des transports, tous les plans d'actions et programmes visant à promouvoir les domaines sociaux, économiques et environnementaux : recherche de modes de transport moins polluants, développement de l'intermodalité, aménagement et gestion des infrastructures.

Retour sur les grands projets des transports en cours et sur leur état d'avancement...

**Le Plan Véhicules Propres**

Le ministère chargé des transports a financé, en 2004, à hauteur de 31,5 millions d'euros, des projets de développement de véhicules dits propres sur des sujets tels que les moteurs et les carburants, la gestion et le stockage d'énergie électrique à bord des véhicules, la réduction de la consommation des équipements auxiliaires, le développement de la pile à combustible, la réduction du bruit...

**Le développement des modes alternatifs**

Différentes actions ont été lancées afin de développer les modes de transport alternatifs à la route.

• **Le transport de marchandises en ville**

Le transport de marchandises en ville a fait l'objet d'un rapport d'étape sur les organisations logistiques qui permettraient de réduire leur impact en terme de congestion et d'émissions polluantes.

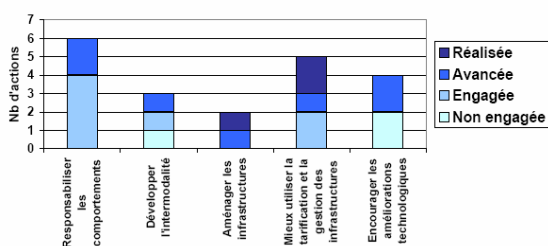
• **Le transport ferroviaire et le fret**

L'État va soutenir la SNCF dans le renouveau de son activité fret et doit engager les investissements nécessaires à son développement.

• **Les transports maritimes**

La promotion des transports maritimes a donné notamment lieu à plusieurs initiatives concrétisées sous forme d'études (*faisabilité d'une ligne d'intérêt général sur la façade atlantique...*), d'aides (*au démarrage de liaison de transport de courte distance, au transport combiné...*), de réflexions sur l'aspect administratif (*simplification des formalités administratives et sur l'instauration d'un régime de responsabilité multimodale*) et par des efforts d'aménagement (*infrastructures portuaires liées*

Répartition par objectif global



Bilan des actions de la SNDD (Source: Ministère chargé de l'écologie)

au développement des autoroutes de la mer et du transport maritime de courte distance, aménagement des ports du Havre et de Marseille).

D'autre part, le ministère des transports a financé le Bureau de Promotion du Short Sea (*cabotage maritime*).

• **Les transports urbains**

Les propositions sur le financement des déplacements urbains visant à décentraliser et dépenaliser le stationnement payant sur voirie font actuellement l'objet d'une réflexion interministérielle.

**Le soutien de l'ADEME au transport combiné**

Depuis 2002, l'ADEME (*Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie*) a mis en place un système d'aide en direction des transporteurs pour l'acquisition de caisses mobiles, de manière à favoriser le transport combiné rail-route.

**L'impact des infrastructures sur l'environnement**

Une circulaire, parue en mars 2004, a réactualisé les méthodes d'évaluation économique des grandes infrastructures de transport en tenant compte des impacts sur l'environnement (*émissions de gaz à effet de serre, bruit, effet des pollutions sur la santé...*). Une autre circulaire est en préparation pour expérimenter certaines méthodologies sur les nouveaux projets d'infrastructure.

**Taxe sur l'usage des infrastructures**

Des discussions sont actuellement en cours au niveau européen sur l'"eurovignette", qui permettrait de taxer l'usage des infrastructures en y intégrant certains dommages environnementaux (*plus d'informations dans le BRE n°5 de novembre 2004*). Aucun accord n'a cependant été conclu pour le moment.

**La recherche**

• **Les améliorations technologiques**

Dans le cadre des discussions européennes, la France a fait diverses propositions concernant la classification des véhicules hybrides, l'incorporation de limiteurs de vitesse ainsi que la réglementation de la climatisation automobile moins émissive de gaz à effet de serre. La France a notamment demandé que la Commission Européenne propose rapidement les normes d'émissions Euro V qui seront applicables aux véhicules commercialisés en 2010.

• **le PREDIT**

Le réseau PREDIT (*programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres*) vise à favoriser l'émergence de systèmes de transport économiquement et socialement plus efficaces, plus sûrs et plus économes en énergie. Il a notamment travaillé à l'élaboration du Plan Véhicules Propres.

L'ADEME, au sein du PREDIT, a été amenée à soutenir une vingtaine de projets de recherche portant aussi bien sur l'amélioration de la technologie des véhicules que sur l'organisation des transports et leurs impacts sur l'environnement, notamment en matière d'émission de polluants et de bruit.