



TL & ASSOCIES
ENVIRONNEMENT

N°33
Mai 2007



Bulletin Réglementaire Environnement - France

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.

Pour information...

SOMMAIRE

- TRANSPORT - Plus de routes pour moins de pollution ?	1-2
- CLIMAT - Le rapport du GIEC II publié après d'âpres négociations	1-3
- ICPE - Tour aéroréfrigérante : Nouveaux agréés pour le contrôle	2
- CLIMAT - Compensation des gaz à effet de serre : harmonisation indispensable	2
- TRANSPORT - Vers un déploiement de l'éco-fiscalité	2
- ICPE - Air : Recours obligatoire à un organisme agréé	2
- ICPE - La classification des peroxydes organiques est modifiée	3
- ENERGIE - Vers des bâtiments moins gourmands	3
- CLIMAT - Mer : Le transport maritime bientôt soumis au marché de quotas CO ₂ ?	3
- ICPE - Silos : Explication de texte sur les dernières modifications	3
Le point sur... les projets domestiques	1-4

ACTUALITE REGLEMENTAIRE

ICPE	2 & 3
ENERGIE	3

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

Le BRE-F à l'écoute de ses lecteurs...

Vous aimeriez que le BRE-F éclaire un sujet précis dans le cadre de la rubrique **Le point sur...** ? N'hésitez pas à nous en faire part en envoyant un mail à iben.layec@tl-a.com. L'équipe du BRE-F étudiera la possibilité d'y répondre dans un prochain numéro.

- TRANSPORT - Plus de routes pour moins de pollution ?

Réduire la capacité du réseau routier est la solution pour limiter la pollution de l'air. Faux ! répond un organisme de recherche norvégien, pour lequel la réduction des émissions polluantes des transports passerait notamment par la construction de routes plus larges.



D'après une étude menée par un groupe de recherche norvégien, le Sintef, investir dans les routes permettrait de réduire les goulets d'étranglement et la pollution en limitant la consommation de carburant.

L'étude a évalué les conséquences sur l'environnement, en termes de consommation de carburant, d'émissions de polluants (CO, NOx, COV) et de gaz à effet de serre, d'une amélioration des tracés routiers sur 3 sections de routes classiques. Les simulations permettaient d'éviter la traversée des villes, les virages trop serrés, les limitations de vitesse trop fluctuantes et de fournir aux véhicules le nombre de voies de circulation nécessaires à un bon écoulement du trafic. Objectif : déterminer quelle est, à flux de circulation constant, le meilleur tracé du point de vue environnemental. Résultat : il y a une relation évidente entre les caractéristiques de la route, le trafic et les émissions polluantes.

Chacune des évolutions étudiées montre une diminution des émissions des gaz à effet de serre et de polluants, grâce à une fluidité du trafic accrue et une limitation des séquences démarrage/arrêt des véhicules.

L'étude spécifie cependant qu'en facilitant la circulation, ces modifications entraîneraient probablement une augmentation du trafic qui pourrait contrebalancer les effets positifs observés. L'augmentation du trafic induit nécessiterait, sans aucun doute, la réalisation de nouvelles voies de circulation... venant s'ajouter à celles déjà imaginées.

D'après le rapport, la restriction de la capacité des voies n'est pourtant pas la solution pour limiter les nuisances dues à la circulation puisque les effets sur les émissions polluantes vont à l'encontre des résultats attendus.

...Suite p2

Pour information...

- CLIMAT - Le rapport du GIEC II publié après d'âpres négociations

2^{ème} acte du bilan international sur l'évolution du climat... Multiplication des sécheresses et des inondations, disparition des espèces, fonte des glaciers: les conclusions des scientifiques internationaux sur les répercussions du réchauffement climatique sont alarmantes.



Comme leurs collègues du groupe 1 qui avaient rendu leur rapport sur les aspects scientifiques de l'évolution du climat fin janvier (voir le BRE-F n°30), les scientifiques du groupe II du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du Climat), réunis début avril, viennent de rendre leurs conclusions sur les conséquences du réchauffement et les moyens d'y faire face.

Après des négociations acharnées, les scientifiques se sont accordés sur un point: le changement climatique aura des conséquences de plus en plus graves au 21^{ème} siècle si rien n'est fait pour combattre le phénomène et s'adapter à ses effets déjà inéluctables. Le changement climatique aura des conséquences "globalement négatives", à partir d'une hausse de température de 2 à 3° par rapport à 1990.

Eau : Les régions frappées par la sécheresse vont s'étendre. 2 à 3 milliards de personnes sont susceptibles d'en être victimes pour une hausse de la température mondiale de 2 à 4° C par rapport à 1990.

...Suite p3

Le point sur...

Les projets domestiques

Partant du principe que les secteurs des transports, de l'habitat et de l'agriculture, non couverts par la réglementation européenne sur le CO₂, représentent un potentiel important de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement vient de lancer les "projets domestiques" pour aider financièrement leurs projets de réduction des émissions de CO₂.



Le Protocole de Kyoto fixe, au niveau international, des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) aux pays signataires pour la période 2008-2012. Libre à eux de s'organiser pour s'y conformer. Le protocole a institué 3 mécanismes pour les aider:

- le système des quotas CO₂ qui permet aux pays qui sont allés au-delà de leurs objectifs de vendre des quotas à ceux qui n'y sont pas parvenus.
- le mécanisme de développement propre (MDP) et la mise en œuvre conjointe (MOC) autorisant les pays développés à réaliser des projets de réduction d'émissions respectivement dans les pays en développement et les pays développés et obtenir, en contrepartie, les fameux quotas de CO₂ qu'ils auront évités.

...Suite p4

A appliquer...

- ICPE - Tour aéroréfrigérante : Nouveaux agrées pour le contrôle

La liste des organismes agréés pour le contrôle des tours aéroréfrigérantes soumis à la rubrique 2921 de la nomenclature des Installations Classées vient d'être étoffée d'une dizaine d'entreprises.

Arrêté du 28 février 2007 portant agrément des organismes pour le contrôle des installations de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air (JO du 20 avril 2007)

Pour information...

- CLIMAT - Compensation des gaz à effet de serre : harmonisation indispensable

Devant la multiplication des systèmes de compensation des émissions de CO₂, l'ADEME n'a pas tardé à réagir pour exiger une meilleure lisibilité.



De nombreux systèmes volontaires de compensation des gaz à effet de serre (GES) ont vu le jour ces derniers mois (voir le BRE-F n°27). Ces systèmes proposent aux entreprises ou aux particuliers de payer leurs émissions de CO₂ afin de participer à des projets d'efficacité énergétique ou de mise en place d'énergie renouvelable.

Une étude de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) a mis en lumière une grande diversité dans la structure et le fonctionnement de ces systèmes. Plus de la moitié des 31 structures répertoriées dans 10 pays différents a moins d'1 an et leur statut juridique varie (fondation, ONG, entreprise...). Des différences importantes se font aussi jour dans le calcul des émissions de CO₂ et du prix de la tonne de carbone (de 6 à 24€). D'après l'ADEME, ces divergences pourraient mettre en cause la légitimité de la démarche. Elle propose donc un plan d'actions pour 2007 afin d'harmoniser ces pratiques au niveau français (guides de bonnes pratiques, calculateurs d'émissions, méthodes de suivi des projets...).

S'il a des mérites, le mécanisme de compensation a ses détracteurs, qui lui reprochent de dédouaner voire d'accorder un droit à polluer. Les GES les moins préjudiciables restent en effet ceux que l'on n'a pas émis.

ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) : www.ademe.fr
Les prestataires de la compensation volontaire de gaz à effet de serre - Etat des lieux - ADEME - Novembre 2006

Brève...

- SANTE - Tout savoir sur les liens environnement / santé

Un portail dédié à l'information sur les liens entre santé et environnement et sur la santé au travail vient d'ouvrir sur Internet. Animé par l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET), il donne accès à près de 2.500 documents et renvoie au besoin vers une vingtaine de sites officiels (ministères, agences, INRS...).

Portail santé, environnement, travail : www.sante-environnement-travail.fr

Pour information...

- TRANSPORT - Plus de routes pour moins de pollution ?

...Suite de la p1

L'étude amène ainsi 2 principales conclusions:

- Des routes adaptées (en terme de capacité, d'alignement, de tracé...) réduisent l'impact sur l'environnement,
- Des routes non capacitaires réduisent la vitesse du trafic, multiplient les séquen-

ces arrêt/démarrage des véhicules et augmentent les émissions polluantes.

La solution préconisée par les auteurs: améliorer le flux de trafic en construisant des routes capacitaires tout en limitant la demande de transport par des parkings, le contrôle d'accès aux voies ou les péages.

Environmental consequences of better roads - February 2007 - SINTEF: www.sintef.no

Pour information...

- TRANSPORT - Vers un déploiement de l'éco-fiscalité

La Commission européenne a adopté un livre vert sur l'utilisation des "instruments fondés sur le marché" que sont les taxes, les redevances ou encore les droits d'échange de quotas d'émission, dans le cadre des politiques environnementale et énergétique européennes. Il conclut sur l'intérêt de les privilégier par rapport aux normes et aux règles contraignantes notamment pour le secteur des transports.



D'après la Commission Européenne, les instruments économiques "fondés sur le marché", dont les plus couramment utilisés sont les taxes, les redevances et les systèmes de permis négociables (tel que celui des quotas CO₂), devraient être développés, parallèlement à la réglementation. Le nouveau livre vert étudie ainsi les pistes d'évolution potentielles, notamment dans le domaine des transports, où ils sont déjà utilisés, mais de manière limitée.

Ainsi, le Conseil européen a invité dernièrement la Commission à étudier la faisabilité d'intégrer le secteur des transports de surface dans le champ d'application du système européen d'échange de quotas d'émission de CO₂. Parallèlement, la Commission a proposé d'y inclure les émissions des transports aériens et devrait présenter avant fin 2008 une proposition pour réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Outre les émissions de CO₂, la route a aussi d'autres impacts sur l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores, congestion...). Sur le sujet, la directive "Eurovignette" (voir BRE-F n°24) prévoit un cadre de tarification des réseaux routiers transeuropéens. Les États membres doivent

différencier les redevances par classe d'émissions Euro d'ici 2010 et peuvent appliquer une différenciation plus poussée pour lutter contre les dégâts causés à l'environnement et réduire les encombrements. La Commission devrait présenter une méthode d'évaluation des coûts dits "externes" (liés aux impacts environnementaux, sonores, de congestion ou sur la santé par exemple) qui servirait de base pour le calcul des frais d'infrastructure.

De récentes évaluations montrent que l'objectif des péages urbains, en vigueur dans plusieurs villes européennes, telles que Londres et Stockholm, a été atteint, puisque la vitesse moyenne du trafic a augmenté et que les émissions polluantes et la consommation de carburant ont sensiblement diminué. La Commission examinera son inclusion dans le cadre du livre vert sur les transports urbains prévu en 2007 (voir le BRE-F n°31).

En fonction des résultats de ce nouveau livre vert, une possible réforme de la fiscalité environnementale pourrait intervenir pour supprimer les subventions nuisibles à l'environnement et à la santé humaine et renforcer celles qui aident à leur protection.

Livre vert sur les instruments fondés sur le marché utilisés à des fins de politique environnementale et d'énergie - 28 mars 2007

A appliquer...

- ICPE - Air : Recours obligatoire à un organisme agréé

Que ce soit pour des contrôles ponctuels des rejets atmosphériques ou des mesures destinées à vérifier le bon fonctionnement des appareils de mesure, le Ministère rappelle que le recours aux laboratoires agréés est obligatoire.



Certains arrêtés ministériels ou préfectoraux prévoient que des mesures soient réalisées sur les émissions de polluants dans l'air de certaines entreprises afin de vérifier le respect des valeurs limites de rejets. Alerté sur le fait que certaines de ces mesures étaient réalisées par des entreprises non agréées, le ministère chargé de l'écologie rappelle que les exploitants doivent faire appel à des organismes ayant reçu l'agrément ministériel, dès lors que cela est exigé par des textes

réglementaires. Si ce n'est pas le cas, l'inspection des Installations Classées considérera que l'exploitant n'a pas répondu aux exigences réglementaires et exigera une nouvelle mesure. Pour rappel: la liste des laboratoires agréés a été mise à jour par arrêté du 7 décembre 2006.

Circulaire du 28 novembre 2006 relative aux Installations classées : contrôles périodiques des émissions de polluants par un organisme agréé (non publiée)
Arrêté du 7 décembre 2006 portant agrément des laboratoires ou des organismes pour effectuer certains types de prélèvements et d'analyses à l'émission des substances dans l'atmosphère (JO du 16 février 2007)

Pour information...

- CLIMAT - Le rapport du GIEC II publié après d'après négociations

...Suite de la p1

Les régions tropicales humides connaîtront plus d'inondations. 1/5^{ème} de la population mondiale pourrait ainsi être victime d'inondations pour 4°C de réchauffement.

Santé : Le GIEC prévoit plus de maladies diarrhéiques, décès, affections et blessures dus aux canicules, inondations, tempêtes, incendies et sécheresses et plus de maladies cardio-respiratoires dues aux niveaux plus élevés d'ozone troposphérique.

Ecosystèmes : Une hausse de température de 2°C par rapport à 1990 pourrait entraîner l'extinction de 30% des espèces animales et végétales.

Economie : Les coûts et les bénéfices du changement climatique pour la vie économique (*industrie et société*) varieront considérablement selon les régions mais les coûts seront plus importants que les bénéfices.

Événements extrêmes : Une augmentation de la fréquence et de la gravité de ces phénomènes est attendue.

Impacts régionaux : Les pays désertifiés pâtiront particulièrement

de l'effet de serre. 4 régions seront particulièrement sensibles : l'Arctique, l'Afrique (particulièrement les régions subsahariennes), les petites îles et les grands deltas asiatiques.

Les experts estiment que de nombreux milieux naturels sont déjà touchés par les changements climatiques. Ils font état de changements dans l'hydrologie (*réchauffement des cours d'eau, algues*) et chez les animaux et végétaux (*déplacements d'espèces vers les pôles et vers des altitudes supérieures, migrations précoces de poissons*). Le changement climatique aurait parallèlement déjà joué un rôle sur certaines activités humaines (*semis plus précoces, santé, chasse et transport dans les régions arctiques par exemple*). Tous les moyens d'adaptation disponibles devront être utilisés : technologies (*protections côtières...*), modes de vie (*alimentation, tourisme...*), méthodes de gestion (*pratiques agricoles...*), mais l'adaptation seule ne saurait faire face à tous les effets du réchauffement du globe.

GIEC Groupe de travail II : www.ipcc-wg2.org
Version française disponible sur le site de la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES) : www.effet-de-serre.gouv.fr

A surveiller...

- CLIMAT - Mer : Le transport maritime bientôt soumis au marché de quotas CO₂ ?

Après celles de l'aérien, les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime pourraient bientôt être soumises à la réglementation européenne et intégrer le système d'échange de quotas de CO₂.



Alors que le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (GES) va bientôt intégrer le secteur du transport aérien (voir le BRE-F n° 31), l'Union européenne propose désormais de l'étendre au transport maritime. Ce dernier n'est, en effet, aujourd'hui pas contraint de réduire ses émissions de CO₂. Plus que sur des mesures concrètes de réduction, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) se concentre actuellement principalement sur la mise en place de méthodes de calcul des émissions du secteur, qui restent aujourd'hui difficiles à estimer. Lassée d'attendre une

décision internationale, la Commission européenne a indiqué qu'elle rédigerait un projet de réglementation sur l'intégration du transport maritime dans le système d'échange de CO₂ d'ici la fin de l'année 2007. Les modalités pratiques et la proportion de la flotte concernée restent encore floues. Bruxelles espère que cette action unilatérale de la part de l'Union européenne (qui contrôle 41% de la flotte mondiale) stimulera le débat international. Le transport maritime européen rejette environ 200 millions de tonne de CO₂ par an (soit sensiblement autant que le secteur aérien), chiffre qui pourrait croître fortement à l'avenir.

A appliquer...

- ICPE - La classification des peroxydes organiques est modifiée

Les règles de classification des peroxydes organiques soumis à la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont modifiées.



La fabrication des peroxydes organiques est soumise à la rubrique 1211 de la nomenclature ICPE, leur emploi et leur stockage à la 1212. Le décret du 24 novembre 2006 avait modifié la classification des peroxydes organiques au sein de la nomenclature ICPE en créant 4 groupes de risques (*Gr1 à Gr4*) en fonction de leur dangerosité. Un nouvel arrêté vient expliciter le mode de classification de celle-ci, basé à la fois sur le classement de la substance au sein de la réglementation ADR (*relative au transport routier de substances dangereuses*) et sur la détermination de la vitesse de combustion.

La circulaire publiée en même temps que le nouvel arrêté fournit une liste indicative de 124 substances dont le groupe de risque a déjà été déterminé. Les exploitants qui utilisent une substance non classée

devront fournir tous les éléments nécessaires à l'INERIS (*Institut National de l'Environnement industriel et des RISques*) qui sera chargé de la classer.

A noter que les peroxydes organiques classés "G" dans la classification ADR et dont la vitesse de combustion est inférieure à 1kg/min ne sont pas soumis à la rubrique 1210 de la nomenclature ICPE sur les peroxydes mais devront être classés dans la rubrique 1200 en tant que substances comburantes.

Les arrêtés du 12 août 1976 et du 27 juin 1996 sur la classification des peroxydes organiques sont abrogés.

Décret n°2006-1454 du 24 novembre 2006 modifiant la nomenclature des installations classées (JO du 26 novembre 2006)
Arrêté du 20 mars 2007 à la définition et à la classification des peroxydes organiques entre les différents groupes de risque définis à la rubrique 1210 de la nomenclature des installations classées (non publié)
Circulaire du 20 mars 2007 relative à l'arrêté ministériel du 20 mars 2007 (non publiée)

A appliquer...

- ENERGIE - Vers des bâtiments moins gourmands

Avec un nouveau décret sur la performance énergétique des bâtiments existants, la France va au-delà des exigences européennes.



Alors que la réglementation énergétique sur les bâtiments neufs évolue tous les 5 ans grâce aux mises à jour de la réglementation technique (voir le BRE-F n° 23), les bâtiments existants ne disposaient, jusqu'à présent, d'aucun dispositif spécifique.

Désormais et à partir du 1^{er} novembre 2007, le nouveau décret prévoit, pour tous travaux dans l'existant, le respect d'un minimum d'exigence en matière de performance énergétique (*structure du bâtiment, dispositif de chauffage, d'éclairage...*). Côté bâtiment neuf, au 1^{er} janvier 2008, toute demande de permis de construire de plus de 1.000m² devra être précédée d'une étude de faisabilité des diverses

solutions énergétiques pour le chauffage, la ventilation, le refroidissement, l'eau chaude et l'éclairage. Côté existant, au 1^{er} avril 2008, cette exigence concernera tout projet de réhabilitation de plus de 1.000m², quand son montant dépasse 25% de la valeur de l'ouvrage.

A noter en parallèle, qu'à partir du 1^{er} juillet 2007, la climatisation des locaux (*sauf exception*) ne pourra fonctionner que lorsque la température intérieure dépassera 26°C.

Plusieurs arrêtés viendront bientôt préciser ces différentes exigences.

Décret n°2007-363 du 19 mars 2007 relatif aux études de faisabilité des approvisionnements en énergie, aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des bâtiments existants et à l'affichage du diagnostic de performance énergétique (JO du 21 mars 2007)

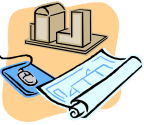
Pour information...

- ICPE - Silos : Explication de texte sur les dernières modifications réglementaires

Une circulaire du Ministère chargé de l'écologie vient expliciter les modifications apportées par l'arrêté du 23 février 2007 sur celui du 29 mars 2004 (voir le BRE-F n° 32), notamment pour clarifier leurs modalités d'application et les difficultés d'appréciation de texte entre l'administration et les exploitants.

Circulaire du 13 mars 2007 relative à l'arrêté ministériel du 29 mars 2004 relatif aux silos modifié le 23 février 2007 (non publiée)

Les projets domestiques



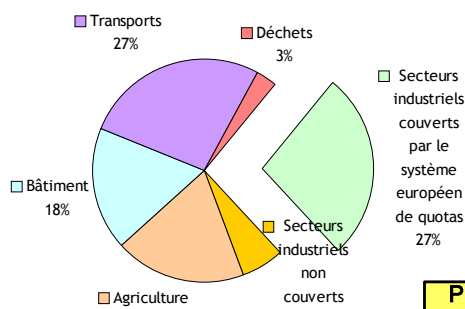
...Suite de la p1

La réglementation européenne a transposé ce système, mais entre industriels. Testé en grande nature de 2005 à 2007, le système européen incite donc les entreprises de certains secteurs industriels grosses émettrices de GES (*acier, papier, chaufferies...*) à diminuer leurs émissions de CO₂. Celles qui décident de réduire leurs émissions peuvent bénéficier des revenus résultant de la vente des quotas ainsi libérés aux entreprises qui n'ont pas atteint leurs objectifs. Malheureusement, ce système ne couvre que 40% des émissions européennes et moins de 30% en France. Les acteurs non couverts par le système actuel n'ont pas d'incitation financière à réduire leurs émissions.

rios. Par ailleurs, il doit établir que le projet ne peut être réalisé que grâce au mécanisme des projets domestiques, soit parce que les incitations économiques existantes sont insuffisantes pour garantir la rentabilité de l'investissement, soit parce que seul le financement provenant de la vente des quotas permettra de surmonter les barrières qui empêchent la réalisation de l'investissement.

■ **L'intégration à l'inventaire national.** Les émissions évitées doivent être "visibles" dans l'inventaire national annuel. Un projet qui n'aurait pas d'impact sur les émissions françaises pourrait ne pas être validé. Par exemple, une autoroute ferroviaire traversant la France permet de réduire les émissions de GES par le passage des marchandises de la route vers le rail. Cependant, l'Etat peut considérer que les poids lourds assurant ce trajet s'approvisionnent en carburants dans les pays voisins. Les émissions de GES liées à ces carburants sont donc aujourd'hui imputées à ces pays, et ne rentrent pas dans l'inventaire français. Le projet pourrait donc être refusé.

La MIES a 2 mois pour rendre son avis sur le projet.



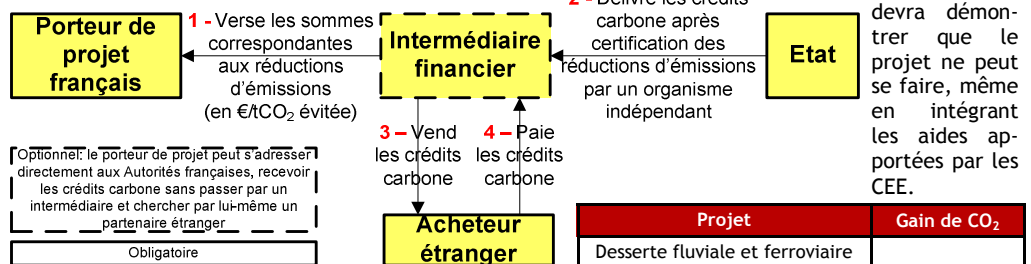
Emissions de gaz à effet de serre par secteur en France (Source: CITEPA, 2003)

Le mécanisme des "projets domestiques" a donc été créé pour récompenser financièrement les industriels non couverts par le système des quotas qui engageraient volontairement des actions de réduction de leurs émissions. Les principaux secteurs concernés sont ainsi les transports, l'agriculture, le bâtiment ou le traitement des déchets. Un industriel qui veut développer un projet de réduction de ses émissions de GES peut le soumettre au Ministère chargé de l'écologie. En échange des émissions de GES évitées (*fournies à l'Etat pour qu'il respecte ses obligations internationales*), le porteur de projet se verra remettre des fonds en fonction de la valeur du quota CO₂ estimée au moment de la conclusion du projet.

Et concrètement?

Concrètement, les entreprises doivent présenter, pour agrément, leur projet de réduction des émissions de GES, préalablement validé par un expert international accrédité et accompagné d'un tableau de financement et d'un plan de surveillance à la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES). Le projet doit respecter 2 critères pour être éligible.

■ **L'additionnalité.** Les projets présentés doivent aller au-delà des émissions de GES qui auraient été atteintes par le respect de la réglementation et l'utilisation des incitations financières disponibles. L'arrêté du 2 mars 2007 définit la méthodologie à suivre pour le démontrer. L'industriel doit ainsi identifier les différentes alternatives au projet (*réalisation d'investissements alternatifs et poursuite de la situation actuelle*) et démontrer que le projet proposé permet de réduire les émissions de GES par rapport à ces 2 autres scénarios.



Référencement de la méthodologie

Préalablement à la présentation du projet, la méthodologie de calcul des émissions de GES doit impérativement être référencée par la MIES. Elle doit notamment présenter le scénario de référence, le mode de calcul des émissions, la démonstration de l'additionnalité du projet et les modalités de suivi des émissions. La MIES vérifie en parallèle comment sont intégrées les émissions en question dans l'inventaire national.

Le ministère chargé de l'écologie a 3 mois pour approuver la méthodologie. A aujourd'hui, aucune n'a été validée. Pour faciliter le montage des dossiers, des méthodes standards seront proposées. La Caisse des dépôts et consignations, EcoSecurities et le CITEPA ont déposé des propositions de méthodologie début mars 2007. Pour l'instant, une seule concerne les transports (*installation de pneus à basse résistance au roulement sur les flottes de bus*). D'autres méthodologies sont actuellement en cours de rédaction, ce qui n'empêche pas chaque industriel de proposer lui-même une méthodologie propre à son projet.

Les prochaines étapes

Afin d'amorcer la démarche, la Caisse des dépôts va lancer le 15 juin 2007 un appel à propositions. Pour être valides, les projets doivent intégrer un partenaire étranger qui fournit les flux financiers à l'Etat français en échange des quotas CO₂, provenant du

projet. La Caisse des dépôts pourra fournir les contacts nécessaires et s'engagera à acheter à un prix garanti les quotas CO₂ qui seront délivrés. Entre 2008 et 2012, elle s'est engagée à acquérir 5 millions de tCO₂. Une pré-sélection des projets sera réalisée avant le 16 août prochain. Les projets éligibles devront impérativement s'appuyer sur une méthodologie déjà référencée. La Caisse des dépôts cite pour le moment les projets de renouvellement de flottes par des véhicules électriques ou hybrides, de transfert modal de marchandises ou encore d'utilisation de pneus à basse résistance au roulement... Compte tenu du coût de montage, la Caisse des Dépôts a fixé à 10.000tCO₂ sur 5 ans le seuil minimal pour un projet mais aucun seuil réglementaire n'est défini officiellement. Les petits projets similaires pourront être regroupés pour atteindre le seuil critique. A noter que les porteurs de projets peuvent très bien s'organiser tout seul et que d'autres opérateurs financiers devraient bientôt proposer des services d'intermédiation.

Les projets domestiques sont complémentaires aux certificats d'économie d'énergie (CEE) (voir le BRE-F n°26). Les porteurs de projets peuvent décider de passer par l'un ou l'autre de ces outils, voire les 2 mais dans ce

cas, le dossier devra démontrer que le projet ne peut se faire, même en intégrant les aides apportées par les CEE.

Projet	Gain de CO ₂
Desserte fluviale et ferroviaire de l'hinterland des ports de Marseille et du Havre	65.000 tCO ₂ /an
1 autoroute ferroviaire telle que la ligne Perpignan-Bettembourg (entre 2 et 8 trains par jour)	100.000 tCO ₂ /an
2 autoroutes de la mer (Toulon-Rome et Nantes-Bilbao)	60.000 tCO ₂ /an

Evaluation des gains de CO₂ de certains projets (Source: Caisse des dépôts, 2005)

En 2005, la Caisse des dépôts estimait que les projets domestiques pourraient permettre de réduire de 10 à 15 millions de tCO₂ par an les émissions nationales entre 2008 et 2012, soit 10% des émissions des industries intégrées au système d'échange de quotas ou 3% des émissions des autres secteurs.

Ministère chargé de l'écologie : www.ecologie.gouv.fr. Arrêté du 2 mars 2007 pris pour l'application des articles 3 à 5 du décret n°2006-622 du 29 mai 2006 et relatif à l'agrément des activités de projet relevant des articles 6 et 12 du protocole de Kyoto (JO du 7 mars 2007) "Elargir les instruments d'action contre le changement climatique grâce aux projets domestiques" - Caisse des dépôts - Mission Climat - Novembre 2005



Éditeur
TL&Associés
22 rue Pasteur
92300 Levallois-Perret
www.tl-a.com
Contact : Iwen Layec
E-mail: iwen.layec@tl-a.com
Publication mensuelle
ISSN : 1776-1409
Dépôt légal à parution

Directeur de la publication
Thierry Le Guilloux
Rédacteur en chef
Thierry Le Guilloux
Rédacteur
Iwen Layec

Imprimé par nos soins