



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...

- TRANSPORT - Le transfert modal n'est pas la solution miracle contre l'effet de serre

Un rapport du Conseil d'analyse économique met à mal la politique nationale des transports : le report modal ne serait pas adapté pour lutter contre l'effet de serre.



En favorisant la mobilité des personnes et des marchandises, les infrastructures de transport sont un ingrédient essentiel de la croissance. Mais elles sont en même temps à l'origine de nombreux effets externes (pollution, effet de serre, bruit...). Le choix des projets d'infrastructures est donc essentiel.

suivi consiste dès lors à décourager la circulation routière et encourager les autres modes de transport. Pourtant, d'après le rapport, les substitutions possibles entre modes de transport sont assez étroites. Ainsi, 88% des marchandises transportées sont du trafic France-France et environ la moitié d'entre elles le sont sur des distances inférieures à 50km.

En se basant ainsi sur des cas concrets de projets d'infrastructures, les auteurs tirent 3 conclusions :

- la 1^{ère} est que le coût économique du transfert modal varie considérablement selon les instruments mis en œuvre : il est beaucoup plus bas avec des instruments fiscaux (péages, augmentation de la TIPP) que par des choix directs d'investissements en infrastructures (réduction de la voirie, investissements vers les modes alternatifs)
- la 2^{ème} conclusion est que, dans tous les cas, le coût économique est beaucoup plus élevé que le gain environnemental de la réduction de CO₂. La référence à l'effet de serre justifierait quelquefois plus du prétexte que de la justification étayée.

Suite p2...

Pour information...

- CLIMAT - Le transport de marchandises moins gourmand en CO₂

Le transport de marchandises émet de moins en moins de CO₂ pour transporter autant.



De nouveaux indicateurs viennent d'être publiés par la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre (MIES) pour suivre l'efficacité du transport de marchandises et le constat est encourageant. Les émissions de CO₂ de l'ensemble du transport de marchandises est ainsi passé de 183gCO₂ par tonne.km transportée (t.km) en 1990 à 167 en 2005. En fonction des scénarios, il pourrait même atteindre 154gCO₂/t.km d'ici 2020, voire 130gCO₂/t.km en cas d'introduction accrue de biocarburants et de développement de l'intermodalité. En valeur absolue, les émissions du transport de marchandises sont cependant appelées à augmenter quel que soit le scénario retenu (entre +27 et +50% entre 1990 et 2020) mais cependant moins vite que le trafic (+80%).

Le transport routier quant à lui est passé de 243gCO₂/t.km en 1990 à 220 en 2005. Là encore, les émissions ont augmenté (+31% entre 1990 et 2005) mais moins vite que les trafics (+45%). D'après le rapport, ces bons résultats relatifs s'expliqueraient par une amélioration du remplissage des véhicules, de la gestion de flux et sans doute du renouvellement du parc. ■

MIES : www.effet-de-serre.gouv.fr

Pour information...

- TRANSPORT - Air : Moins de pollution pour les véhicules utilitaires

Les normes Euro V et VI ont été adoptées pour les véhicules utilitaires.



Un nouveau règlement fixe les nouvelles normes d'émission Euro V et VI, applicables respectivement en 2009 et 2014, pour les voitures particulières, les camionnettes et les véhicules utilitaires vendus en Europe. Il définit en parallèle de nouvelles dispositions constructives concernant les dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqué, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations pour la réparation.

Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JOUE du 29/06/07)

Le point sur...

Le Grenelle de l'environnement : Le MEDAD attend les conclusions mais réfléchit aux axes de travail



Voir p4...

SOMMAIRE

- TRANSPORT - Le transfert modal n'est pas la solution miracle contre l'effet de serre	1-2
- CLIMAT - Le transport de marchandises moins gourmand en CO ₂	1
- TRANSPORT - Air : Moins de pollution pour les véhicules utilitaires	1
- CLIMAT - Bétail ou transports, qui est responsable du changement climatique ?	2
- CLIMAT - Aérien : Le transport aérien se positionne	2
- ENERGIE - Biocarburants et qualité de l'eau dos à dos	2
- ICPE - Limitation du taux de remplissage des stockages de gaz liquéfiés	2
- ICPE - Du nouveau pour la protection foudre	2
- ENERGIE - Un avenir sans carburant fossile est possible	3
- AIR - Les constructeurs automobiles japonais dédommagent des victimes de la pollution	3
- ICPE - Installation de combustion : Plus de pouvoir au préfet	3
- ICPE - Stockage d'explosifs : Nouvelles exigences pour les installations pyrotechniques	3
- ICPE - Dépôts de liquide inflammables et de gaz inflammables liquéfiés : Evaluation du risque d'explosion	3
- DECHETS - Déchets dangereux : Transfert de responsabilité sous conditions	3
- TRANSPORT - La Commission approuve les aides de l'ADEME	3
Le point sur... le Grenelle de l'environnement	1-4

ACTUALITE REGLEMENTAIRE

ICPE	3
------	---

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

Pour information...

- CLIMAT - Bétail ou transports, qui est responsable du changement climatique ?

D'après l'Organisation mondiale pour l'agriculture et l'alimentation (FAO), le bétail contribue plus au réchauffement climatique qu'au niveau mondial que l'ensemble du secteur des transports.



Si le secteur de l'élevage ne rejette que 9% du CO₂ provenant des activités humaines (par l'expansion des pâturages et des terres arables pour les cultures fourragères), il produit 37% des émissions humaines de méthane (pour majorité à cause des flatulences du bétail) et 65% du protoxyde d'azote (venant du fumier) dont l'action sur le climat est respectivement 23 et 296 fois importante. La contribution mondiale de l'élevage aux émissions de gaz à effet de serre serait de 18% contre environ 12% pour le secteur des transports. Pour rappel cependant, en France, la part de l'agriculture dans les émissions de gaz à effet de serre atteint 19%, celle des transports, 26,5%. ■

"Livestock's Long Shadow - Environmental Issues and Options" - FAO - Décembre 2006 - www.fao.org.

Pour information...

- CLIMAT - Aérien : Le transport aérien se positionne

En décembre dernier, la Commission européenne publiait une proposition de directive visant à inclure le transport aérien au sein du système européen d'échange de quotas de CO₂, intégration qui, selon elle, n'aurait qu'une incidence minime sur la rentabilité. Une étude commanditée par les principales associations de l'industrie aérienne n'aboutit pas du tout aux mêmes conclusions.



D'après ce nouveau rapport, l'inclusion de l'aviation dans le système européen de quotas aurait de sérieuses implications pour les opérateurs aériens. Une large proportion des coûts associés seraient ainsi supportés par les opérateurs et non pas par les clients, vers lesquels ils seraient répercutés. Une augmentation de prix de 10% aboutirait à une réduction de la demande d'environ 8% pour l'express et 16% pour le général cargo, là où la Commission estimait que la demande dans le secteur de l'aviation n'est généralement pas très sensible au prix. Les auteurs du rapport vont jusqu'à estimer que l'avenir des compagnies cargos serait gravement remis en question et appelle donc Bruxelles à revoir ses hypothèses.

Dans le même temps, Air France a lancé son propre calculateur d'émissions de gaz à effet de serre sur Internet. La compagnie a enregistré ses données d'exploitation vol par vol et ligne par ligne (distance parcourue, type d'appareil, consommation de carburant, nombre de passagers, marchandises...) afin de baser ses calculs sur des données réelles. ■

Analysis of the EC proposal to include aviation activities in the emissions trading scheme - Ernst&Young - Juin 2007
Air France: <http://developpement-durable.airfrance.com>

Pour information...

- TRANSPORT - Le transfert modal n'est pas la solution miracle contre l'effet de serre

Suite de la p1...

■ La 3^{ème} conclusion est que le transfert modal est une façon inefficace de lutter contre l'effet de serre.

Selon les auteurs, l'argent affecté à certains projets serait environnementalement plus intéressant s'il était investi directement dans la recherche. Aujourd'hui, environ 1 milliard d'€ est dépensé dans la recherche sur l'environnement, dont 100 millions sur les moyens de réduction de l'effet de serre alors que le projet de canal Seine-Nord Europe représente 4 milliards d'€ pour 54.000t de CO₂ évitées par an, soit 0,05% des émissions nationales. Il serait donc "illusoire" de

croire que la politique de report modal est adaptée pour lutter contre l'effet de serre, car elle est coûteuse et inefficace.

Un choix d'infrastructures devrait être motivé par un calcul intégrant une évaluation économique des externalités telles que les émissions de gaz à effet de serre ou la pollution de l'air et ne devrait pas découler d'un choix biaisé en faveur des modes alternatifs. Les auteurs invitent donc le gouvernement à réexaminer complètement la politique des transports telle qu'elle est menée aujourd'hui. ■

Infrastructures de transport, mobilité et croissance - Michel Didier et Remy Prud'homme, Conseil d'Analyse Économique - Août 2007

Pour information...

- ENERGIE - Biocarburants et qualité de l'eau dos à dos

Selon un rapport d'évaluation sur l'impact sur l'eau de la mise en œuvre du Plan biocarburants, ses objectifs seraient antinomiques avec la protection de la qualité de l'eau.



Lancé en 2005, le Plan biocarburants doit permettre à la France d'atteindre les objectifs européens d'incorporation de biocarburants dans les carburants classiques (5,75% en 2008, 7% en 2010 et 10% en 2015). D'après les auteurs du rapport, les objectifs ne poseraient aucun problème de surfaces agricoles (céréales ou betteraves) pour la production d'éthanol mais impliqueraient un développement très important des cultures oléagineuses pour la production de biodiesel (1,3 millions d'hectares en 2008 et 1,6 en 2010, pour l'essentiel en colza). Pour y répondre, le rapport imagine 3 solutions dont les impacts sur l'eau ne sont pas négligeables :

- La saturation des surfaces en jachère qui entraînera la remise en culture et l'augmentation de l'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires
- L'intensification, qui peut avoir des effets analogues, bien que progressifs

■ La substitution à d'autres cultures, (notamment alimentaire) qui peut avoir des effets négatifs (retournement de prairies...) mais aussi positifs (remplacement de cultures plus polluantes...).

En conclusion, les objectifs du plan biocarburants seraient, "par nature, antinomiques avec les préoccupations de qualité de l'eau si le développement des cultures énergétiques passe par un accroissement des surfaces cultivées et une intensification des cultures". Seule la substitution à d'autres cultures pourrait être neutre, voire dans certains cas favorable à l'environnement. La substitution aussi poussée que possible du colza alimentaire par le colza énergétique serait la meilleure formule pour la protection de l'eau. Mais les rapporteurs doutent que cela suffise pour atteindre les objectifs du plan. ■

Mise en œuvre du Plan Biocarburant au regard de la protection de la ressource en eau - Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux / Inspection générale de l'environnement - Mai 2006

A surveiller...

- ICPE - Limitation du taux de remplissage des stockages de gaz liquéfiés

L'arrêté type de la rubrique ICPE n° 1412 relative au stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés soumis à déclaration (arrêté du 5 octobre 2005) pourrait être prochainement modifié pour fixer un taux maximal de remplissage des réservoirs. Selon un texte en préparation, il pourrait devenir obligatoire que toute action d'alimentation d'un réservoir soit interrompue dès l'atteinte d'un taux de remplissage de 85% afin de limiter les conséquences de l'expansion de la phase liquide lors d'une augmentation de température. ■

- ICPE - Du nouveau pour la protection foudre

Un projet d'arrêté concernant la protection contre la foudre de certaines ICPE soumises à autorisation est actuellement à l'étude, afin de remplacer l'arrêté du 28 janvier 1993. Par rapport au texte actuel, le projet entend :

- Remplacer l'étude préalable par une analyse du risque foudre spécifique à l'établissement et une étude technique définissant les caractéristiques, les règles d'installation et de maintenance des dispositifs de protection,
- Compléter les vérifications quinquennales actuelles par des contrôles simplifiés tous les ans,
- Confier les missions liées à la protection foudre à des professionnels qualifiés. ■

Pour information...

- ENERGIE - Un avenir sans carburant fossile est possible

Le service d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (STOA) du Parlement européen a examiné les différentes technologies qui pourraient remplacer les carburants fossiles pour la route et l'aérien. Conclusion : elles existent. Quant à savoir laquelle émergera...



L'évaluation des technologies disponibles prend en compte leurs perspectives économiques, leurs capacités à se substituer aux combustibles fossiles et leurs potentiels de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Côté routier, la pile à combustible semble prometteuse mais des problèmes technologiques sérieux ne sont toujours pas résolus, notamment en ce qui concerne la fabrication de l'hydrogène, fabriqué actuellement à plus de 90% par des carburants fossiles, et entraînant la libération de GES. De nombreuses recherches sont menées pour diminuer ces émissions mais le système de production actuel est pour l'instant le seul capable de développer l'utilisation de l'hydrogène dans les transports à court et moyen terme.

La technologie hybride aurait également de beaux jours devant elle car elle permet d'économiser de l'énergie et de réduire les émissions de GES. En revanche, le STOA est plus prudent concernant les véhicules électriques car ils dépendent du développement des batteries pour lesquelles, malgré plusieurs années de recherche, peu d'avancées technologiques sont prévues.

Concernant les biocarburants, ils constitue-

raient une technologie relativement propre et facile de mise en œuvre. D'ici 2030, 20 à 30% des besoins du transport routier européen pourraient être couverts par les biocarburants dérivés de la biomasse européenne.

Enfin, le gaz naturel apporterait à moyen terme une amélioration en termes d'émissions de GES et de polluants. Cependant, il devrait rester une technologie de niche à destination des grandes flottes urbaines et ne sera que transitoire (puisque basée sur les combustibles fossiles).

Concernant le secteur du transport aérien, aucun système de propulsion alternatif à la turbine n'est prévu. Les technologies envisagées restent l'hydrogène (les moteurs d'avion actuel pourraient s'adapter mais se pose le problème du stockage du gaz et par conséquent du design des avions) et les biocarburants (dont l'utilisation est théoriquement possible mais qui devront répondre aux spécificités de l'aviation, notamment le fait de rester liquide à faible température).

Les solutions pour un avenir sans pétrole existent. Le STOA mise sur une évolution progressive basée sur la multiplicité des technologies. ■

Alternative Technology Options for Road and Air Transport - Parlement européen, Scientific Technology Options Assessment (STOA) - Février 2007

A appliquer...

- ICPE - Installation de combustion : Plus de pouvoir au préfet

L'arrêté du 25 juillet 1997 qui définit les prescriptions applicables aux installations de combustion soumises à déclaration sous la rubrique ICPE n°2910 vient d'être modifié pour donner aux préfets le pouvoir de compléter ou renforcer certaines dispositions pour les adapter aux circonstances locales. ■

Arrêté du 4 juillet 2007 modifiant l'arrêté du 25 juillet 1997 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique no 2910 : combustion (JO du 11 août 2005)

- ICPE - Stockage d'explosifs : Nouvelles exigences pour les installations pyrotechniques

Un nouvel arrêté fixe les règles sur l'évaluation des risques et la prévention des accidents dans les installations pyrotechniques relevant des rubriques ICPE 1310 à 1313 (et notamment 1311 [stockage de poudres, explosifs et autres produits explosifs]). Il fournit notamment des éléments pour la constitution des études de dangers des installations autorisées et définit les règles à appliquer quant au classement des matières (identification des risques, incompatibilité entre produits...). L'arrêté, applicable dès sa parution aux établissements nouveaux et existants, est complété par 2 circulaires. ■

Arrêté du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques (JO n°113 du 16 mai 2007) Circulaires DPPR/SEI2/IH-07-0110 et DPPR/SEI2/IH-07-0111 du 20 avril 2007 relatives à l'application de l'arrêté fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques (Non publiée)

- ICPE - Dépôts de liquide inflammables et de gaz inflammables liquéfiés : Evaluation du risque d'explosion

Une nouvelle circulaire rappelle quelques règles d'évaluation des risques pour les installations de stockage de liquides inflammables (rubrique ICPE n°1432) et de gaz inflammables liquéfiés (rubrique n°1412) soumis à autorisation avec servitude. ■

Circulaire DPPR/SEI2/AL-07-0257 du 23 juillet 2007 relative à l'évaluation des risques et des distances d'effets autour des dépôts de liquides inflammables et de gaz inflammables liquéfiés (Non publiée)

Pour information...

- AIR - Les constructeurs automobiles japonais dédommagent des victimes de la pollution

7 constructeurs automobiles ont accepté de dédommager à hauteur de 7,4 millions d'€, 520 plaignants qui s'étaient victimes de la pollution de l'air et devraient en consacrer 20,4 à un programme d'aide médicale.



Déposées en 1996, les premières plaintes avaient donné lieu à la condamnation, en 2002, de la préfecture de Tokyo et d'une compagnie autoroutière à verser 489.000€ à 7 plaignants vivant à proximité d'axes très fréquentés. Les constructeurs avaient alors été exonérés de toute responsabilité. L'affaire avait été renvoyée en appel. Les constructeurs auraient finalement cédé par crainte de voir leur image ternie.

En septembre 2006, l'Etat de Californie a engagé des poursuites contre 6 constructeurs automobiles pour leur responsabilité dans le réchauffement climatique. L'affaire est en cours. ■

Pour information...

- DECHETS - Déchets dangereux : Transfert de la responsabilité sous conditions

La responsabilité du producteur de certains déchets quant à sa correcte élimination peut prendre fin dès la remise du déchet au producteur du produit.



Les déchets dangereux doivent être accompagnés jusqu'à élimination par un bordereau de suivi de déchets émis, la plupart du temps, par leur producteur. Le décret du 7 mai 2007 a modifié les règles dans le cas des déchets dangereux pour lesquels la réglementation prévoit que les producteurs des produits dont sont issus ces déchets doivent contribuer d'une façon opérationnelle à leur élimination (voir le BRE-F n°34). C'est le cas des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE), des piles et accumulateurs et des fluides frigorigènes. Pour ces déchets, c'est le producteur du produit (ou l'éco-organisme à qui il a confié l'organisation de la filière) qui est chargé de l'émission du bordereau de suivi.

D'une façon générale, le producteur d'un déchet est responsable jusqu'à l'élimination, sauf si la réglementation prévoit que le producteur du produit dont est issu le déchet doit prendre en charge l'organisation de la filière du déchet. Dans ce cas, la responsabilité du producteur du déchet prend fin dès la remise du déchet au producteur du produit (ou à l'éco-organisme qui le représente). ■

Circulaire du 15 mai 2007 relative au décret n°2005-635 du 30 mai 2005 relative au contrôle des circuits de traitement de déchets (BOMEDAD 2007/15 du 15 août 2007)

Pour information...

- TRANSPORT - La Commission approuve les aides de l'ADEME

La Commission européenne autorise l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) à prolonger jusqu'au 31 décembre 2008 son régime d'aides visant à limiter les rejets de gaz à effets de serre des transports en améliorant l'organisation des transports (transport combiné...) et en encourageant le développement de véhicules propres (choix des véhicules pour les flottes d'entreprises...). ■

Commission européenne : http://ec.europa.eu/community_law/eu_law/index_fr.htm#aides ADEME: www.ademe.fr

Le point sur...



Le Grenelle de l'environnement : Le MEDAD attend les conclusions mais réfléchit aux axes de travail

Le Grenelle de l'environnement sera sans nul doute un des événements de la rentrée pour tous les secteurs économiques, transports compris. Les groupes de travail se sont concertés durant tout l'été et devraient présenter leurs conclusions courant septembre. Auditionné par la commission de l'environnement de l'Assemblée nationale, le Ministre chargé de l'environnement et des transports a confirmé qu'aucune mesure ne serait prise avant la conclusion du Grenelle. Cela ne l'a pas empêché d'évoquer certaines pistes de réflexion qui devraient être abordées dans les mois à venir...

L'organisation du Grenelle

Présenté comme un contrat entre l'Etat, les collectivités territoriales, les syndicats, les entreprises et les associations, le Grenelle de l'environnement définira fin octobre un plan d'actions de 15 à 20 mesures concrètes et quantifiables. Tous les sujets devraient être abordés : l'action publique (*fiscalité, réglementation, politique des transports, choix d'infrastructures...*) mais aussi l'innovation des entreprises, des fédérations professionnelles et des collectivités locales.

La première phase, actuellement en cours, est consacrée à l'élaboration des propositions au sein de 6 groupes de travail :

- "Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie" sur les transports, l'aménagement, la construction, l'habitat et l'énergie,
- "Préserver la biodiversité et les ressources naturelles" sur l'eau et les espaces protégés,
- "Instaurer un environnement respectueux de la santé" analysant les enjeux liés à la santé (*alimentation, pollutions, déchets, qualité de l'air...*).
- "Adopter des modes de production et de consommation durables" sur l'agriculture, l'agroalimentaire, la pêche, la forêt, le développement durable des territoires,
- "Construire une démocratie écologique" sur la réforme des institutions, l'accès à l'information...
- "Promouvoir des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité" pour les questions de recherche, innovation, emploi, fiscalité écologique...

Les groupes de travail sont composés de 40 membres répartis en 5 collèges (*Etat, collectivités locales, ONG, employeurs et salariés*). Leur objectif est de faire émerger les actions envisageables, d'identifier les obstacles à leur exécution (*juridiques, sociaux, budgétaires, techniques*) ainsi que les moyens de les lever.

Les contributions

Les acteurs majeurs des différents secteurs concernés ont donc été invités à travailler sur des propositions d'actions.

De son côté, le MEDEF a ainsi proposé différentes mesures :

■ Transports urbains:

- Mesure des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et objectifs globaux de réduction pour chaque agglomération.
- Développement de mesures permettant de réduire la congestion dans les agglomérations en achevant le maillage du réseau autoroutier et en priorité les contournements d'agglomération, en généralisant le péage sans arrêt et en modulant le tarif des péages en fonction des plages horaires et du niveau d'efficacité énergétique des véhicules.

■ **Infrastructures:** Réflexion sur les conditions de mise en place d'une redevance Poids-lourds

■ Report-modal-Fret:

- Développement de l'optimodalité en favorisant les services d'autoroute ferroviaire, le transport combiné, le transport fluvial et les autoroutes de la mer au travers de mesures économiques et techniques
- Mise en œuvre d'un plan de développement du fret ferroviaire 2007-2010 en repensant totalement l'organisation du système aussi bien sur le plan de la régulation concurrentielle que du point de vue du modèle économique

■ Véhicules

- Lancement d'un plan de développement des carburants contenant moins ou pas du tout de carbone fossile (*priorité aux carburants liquides issus de biomasse, énergie primaire renouvelable, gaz naturel et électricité*)
- Autoriser l'augmentation du Poids Total Roulant Autorisé à 44 tonnes

De son côté, France Nature Environnement, qui rassemble près de 3.000 associations de protection de l'environnement, a officiellement présenté les propositions avec lesquelles elle arrivait aux négociations. Parmi celles-ci :

- La suspension des projets autoroutiers / routiers et des projets d'aéroports (*dès fin 2007*)
- Le développement du report modal par une éco-redevance sur le transport routier dont les

recettes seraient affectées aux modes alternatifs (*applicables dès 2008*) et par la remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire

- la sobriété énergétique en créant une taxe intérieure sur le kérosène (*2008*), en limitant les émissions des véhicules particuliers à 120gCO₂/km et en réduisant de 10km/h les vitesses sur routes et autoroutes

Les prochaines étapes

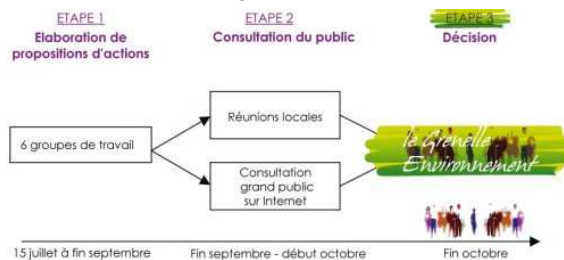
Les groupes de travail rendront leurs préconisations en vue d'un rapport de synthèse fin septembre. Un débat sans vote aura lieu à l'Assemblée nationale et au Sénat sur les différentes propositions.

Une consultation du grand public et des acteurs locaux autour des propositions et des mesures sera organisée à partir de la fin septembre au travers du site Internet www.legrenelle-environnement.fr, de 6 réunions interrégionales et d'une consultation des partis politiques.

Une réunion finale aura lieu fin octobre ouvrant soit sur un processus législatif sur certains su-

Nationale, le ministre d'Etat a évoqué la "fiscalité verte", indiquant que le système fiscal français n'avait pas été construit pour intégrer des objectifs environnementaux. Une réorganisation des "éco-taxes" est donc à l'étude.

Côté transports, le ministre a avoué réfléchir au péage urbain qui, bien que rejeté par toutes les municipalités, donne des résultats positifs dans un certain nombre de pays européens. Parallèlement, une réflexion est lancée sur l'alimentation financière de l'AFITF (*Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France*) ainsi que sur son rôle (*maintien de sa fonction actuelle ou évolution vers l'expertise ou l'aide au montage des grands projets*). Il est prévu de proposer la tenue d'un nouveau Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) après le Grenelle afin d'en tirer les conséquences, en termes d'aménagement du territoire et d'infrastructures et de faire le point sur les projets de celui de 2003. Concernant la redevance poids lourds, le Parlement a voté un amendement prévoyant une expérimentation en Alsace. Le conseil général du Bas-Rhin a étendu l'expérimentation aux routes départementales. Par ailleurs, le Gouvernement regarde la politique menée sur le sujet notamment en République Tchèque, en Autriche et en Allemagne. Enfin, côté recherche, le Ministre a annoncé qu'il y aurait bien un autre programme PREDIT (*Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres*), qui travaillerait particulièrement aux moteurs électriques, hybrides ou à hydrogène.



jets, soit sur la mise en place de 15 à 20 programmes opérationnels. Un projet de loi de programmation sur les conséquences du Grenelle sera probablement soumis avant Noël au Parlement, ainsi que d'autres projets de loi en attente (*responsabilité environnementale ou OGM*).

Pas de décision avant le Grenelle

Le gouvernement n'engagera "aucune mesure d'aucune sorte avant le Grenelle de l'environnement afin de ne rien préempter". L'inaction réglementaire du Ministère dans l'attente des conclusions du Grenelle ne l'empêche pas de réfléchir aux sujets du moment.

Durant son audition à l'Assemblée



Éditeur
TL&Associés
22 rue Pasteur
92300 Levallois-Perret
www.tl-a.com
Contact : Iwen Layec (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
Révision / Conception
Françoise Blandineau

