

ACTUALITÉS

Grenelle 1 : 44 tonnes et limitation de vitesse des poids lourds à l'étude au Sénat

Après le vote de la loi Grenelle 1 par l'Assemblée fin 2008, le Sénat a validé le texte et propose de nouveaux amendements.

D'après le texte de loi voté par l'Assemblée Nationale, l'Etat devait soutenir le développement du transport combiné ferroviaire et fluvial et des autoroutes ferroviaires et de la mer (voir le Feuillet n°49). Dans ce cadre, le texte voté par l'Assemblée proposait la mise en œuvre d'un nouveau dispositif d'"avances remboursables sur crédits carbone". Ce système a été supprimé par le Sénat, considérant qu'il n'avait pas de visibilité sur le marché des crédits carbone d'ici 25 ans.

Côté ferroviaire, d'après le texte proposé par l'Assemblée, aucun train diesel n'aurait pu circuler sur une ligne électrifiée à partir de 2016. Avant d'en arriver là, le Sénat propose d'étudier au préalable les conséquences que pourrait avoir la mesure.

Autre nouveauté : le Sénat demande au gouvernement d'étudier les impacts d'une autorisation de circulation des poids lourds à 44 tonnes. D'après le rapporteur du Sénat, la généralisation de l'autorisation de

circulation des poids lourds de 44 tonnes permettrait de diminuer les émissions de CO₂ et mettrait un terme au "foisonnement" actuel de dérogations.

En contrepartie, tous les poids lourds seraient soumis à de nouvelles règles de circulation sur autoroutes, à savoir une réduction de la vitesse à 80km/h et une interdiction de dépasser. Là encore, des gains en matière d'écologie et de sécurité routière sont attendus.

Enfin, un amendement adopté par les sénateurs indique que "les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin".

"Grenelle 1" repart désormais vers l'Assemblée Nationale pour une deuxième lecture avant validation finale. A suivre...

*Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
Rapport n°165 (2008-2009) de M. Bruno SIDO,
fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 14 janvier 2009
Sénat : www.senat.fr*

"Ecologisation" du transport maritime en Europe

La Commission européenne a présenté son plan stratégique décennal pour promouvoir un transport maritime sûr, écologique et efficient.

La Commission européenne a répertorié les domaines d'action clés où une intervention de l'UE permettrait de renforcer la compétitivité du secteur du transport maritime d'ici 2018, tout en améliorant sa performance environnementale.

Parmi les priorités de Bruxelles pour l'avenir, on retrouve :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international en œuvrant notamment au sein de l'OMI (Organisation Maritime Internationale). En effet, plus de 75% des navires sont actuellement immatriculés dans des pays n'adhérant pas au protocole de Kyoto
- Assurer un "bon état écologique" des eaux marines européennes d'ici 2020
- Améliorer la gestion des déchets d'exploitation des navires dans les ports

- Améliorer les pratiques de démantèlement des navires
- Réduire les émissions d'oxydes de soufre et d'azote des navires par la mise en œuvre de la convention MARPOL
- Promouvoir des solutions de substitution pour l'alimentation des navires en énergie dans les ports (recours au réseau électrique...)
- Envisager une modulation des droits d'immatriculation, des taxes portuaires et d'autres redevances, afin de récompenser les efforts déployés pour "écologiser" le transport maritime.

Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions : "Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018"

ACTUALITÉS

- Grenelle 1 : 44 tonnes et limitation de vitesse des poids lourds à l'étude au Sénat
- Vers des mégas-poids lourds ?
- "Ecologisation" du transport maritime en Europe

RÉGLEMENTATION

- Vers un troisième régime ICPE
- L'étiquetage des produits chimiques évolue
- Les compagnies aériennes devront réduire leurs émissions de CO₂ dès 2012
- Le transport de marchandises dangereuses revu et corrigé pour 2009
- Vers des sanctions pénales pour les atteintes à l'environnement

FOCUS

- La Haute Qualité Environnementale (HQE) enfin applicable aux plates-formes logistiques

Vers des méga-poids lourds ?

La Commission Européenne a étudié les impacts d'une augmentation du gabarit des poids lourds sur l'environnement.

L'étude réalisée pour la Commission européenne avait pour objectif d'évaluer les implications d'une éventuelle révision des règles en vigueur sur les poids et dimensions des poids lourds, avec en ligne de mire la question de l'autorisation des véhicules de grand gabarit (d'une longueur de 25,25m et de poids autorisés à 60t ou à 44t).

Cette évaluation montre globalement que l'intégration de tels véhicules aurait un impact positif, que ce soit d'un point de vue économique ou environnemental. Ainsi, même si individuellement ces véhicules sont plus polluants et plus "dangereux", leurs dimensions plus importantes permettraient d'en limiter le nombre sur les routes.

Néanmoins, le rapport met en avant trois inconvénients qui devront être pris en compte: la modification des infrastructures qui impliquera des coûts importants, l'altération de la sécurité routière et l'impact négatif sur le transfert modal vers le rail ou le fleuve.

Effects of adapting the rules on weights and dimensions of heavy commercial vehicles as established within Directive 96/53/EC - Transport & Mobility Leuven, TNO, le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées et RWTH Aachen University - Novembre 2008.

RÉGLEMENTATION

Vers un troisième régime ICPE

Le gouvernement est autorisé à créer par ordonnance un 3^{ème} régime pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), entre la déclaration et l'autorisation.

Le Feuillelet environnement vous en parle depuis 2006 (voir le Feuillelet n°21). Étudié depuis plusieurs années, le projet de régime d'"autorisation simplifiée" des ICPE est enfin lancé. En effet, la loi "pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés" habilite le gouvernement à prendre par ordonnance (c'est-à-dire sans passer par le Parlement) les "mesures nécessaires pour créer un régime d'autorisation simplifiée".

Aujourd'hui, les installations classées relèvent de 2 régimes distincts en fonction de leurs impacts : la déclaration et l'autorisation. 54.000 installations sont actuellement soumises à autorisation alors que d'après les critères européens, seuls 15.000 devraient l'être. En outre, même si l'inspection des Installations Classées s'est fixée pour objectif de traiter en 1 an les dossiers d'autorisation, moins de 60% des procédures respectent ce délai.

Pour y remédier, le gouvernement souhaite donc adopter par ordonnance un 3^{ème} régime ICPE, entre la déclaration et l'autorisation: l'"autorisation simplifiée" ou l'"enregistrement". D'après la loi, le nouveau régime devra répondre à 3 exigences :

- Il devra permettre à l'administration de concentrer ses efforts sur les installations les plus dangereuses.
- Il ne s'appliquera qu'aux installations pouvant relever de prescriptions standar-

disées. En effet, les installations concernées se verront imposer des exigences "types" définies au niveau national.

- Le préfet aura la possibilité de passer du régime simplifié au régime normal d'autorisation si des risques non prévus apparaissent.

L'ordonnance du gouvernement devra définir les critères de classement des activités relevant du nouveau régime et adaptera la procédure d'information du public, les prescriptions à respecter ainsi que les modalités du contrôle de ces installations.

L'ordonnance et le décret d'application sont déjà en grande partie rédigés et une concertation est déjà entamée avec les différentes parties prenantes. D'après les projets de textes actuellement en discussion, les Autorités devraient exiger des exploitants un dossier d'autorisation allégé par rapport à l'actuel.

Cette modification de la nomenclature ICPE entraînera donc le passage d'installations aujourd'hui soumises à autorisation dans le régime de l'autorisation simplifiée. Pour les installations déjà autorisées, les arrêtés d'autorisation actuels resteront applicables. Les nouvelles exigences liées aux installations soumises à autorisation simplifiée ne pourront leur être applicables qu'en cas de modification "notable" affectant l'installation, comme une extension par exemple.

A court terme, 20% des établissements existants soumis à autorisation pourraient bénéficier du nouveau régime. Les rubriques ICPE concernées sont encore à définir mais parmi les secteurs aujourd'hui évoqués on retrouve notamment la logistique avec les entrepôts, les stations-services ou la réfrigération. D'après un rapport de l'Inspection Générale de l'Environnement de 2006 qui sert de base de travail à la réforme, pourraient être concernées les rubriques :

- 1111 et 1131 (stockage de substances toxiques et très toxiques)
- 1138 (stockage de chlore)
- 1311 (stockage de produits explosifs)
- 1434 (distribution de carburant)
- 1510 (entrepôts couverts)
- 2662 et 2663 (stockage de polymères et de pneumatiques)
- 2920 (réfrigération / compression)

D'après le calendrier prévu par l'administration, l'ordonnance devrait être adoptée fin avril, le décret d'application avant l'été et les premières mises en œuvre pourraient être opérationnelles à fin 2009.

Projet de loi pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés
Rapport sur la simplification de la réglementation ICPE - Inspection Générale de l'Environnement / MEEEDAT - Janvier 2006

L'étiquetage des produits chimiques évolue

La prochaine mise en œuvre en Europe du Système Général Harmonisé (SGH) des Nations unies modifiera l'étiquetage actuel des produits chimiques pour l'aligner sur les règles internationales.

La mise en œuvre du SGH se traduira par l'introduction de nouvelles classes de dangers. Les 15 "catégories de danger" actuelles seront ainsi remplacées par 28 "classes de danger", elles-mêmes divisées en "catégories de danger". Les symboles de danger qui apparaissent aujourd'hui dans un carré sur fond jaune-orange seront remplacés par un losange blanc bordé de rouge. En outre, certains symboles seront abandonnés, d'autres apparaîtront.

Le règlement européen CLP (pour "Classification Labelling Packaging"), qui adopte une grande partie des recommandations du SGH, s'applique aux produits chimiques utilisés par les entreprises et le grand public (détergents, pesticides...). Toutes les entreprises mettant des produits chimiques sur le marché devront revoir leurs classifications, leurs étiquettes et leurs Fiches de Données de Sécurité (FDS). Le transport des matières dangereuses,

déjà encadré par des recommandations internationales, est exclu du champ d'application.

	Système actuel	Nouveau système
Symbole		
Phrase de danger	F+ (extrêmement inflammable)	Liquides et vapeurs extrêmement inflammables

Après une période transitoire, le règlement remplacera les textes actuels sur les substances chimiques (directive 67/548/CEE) et les mélanges (directive 1999/45/CE). Les substances devront appliquer le nouvel affichage avant le 1^{er} décembre 2010, les

mélanges avant le 1^{er} juin 2015. D'ici là, les deux systèmes cohabiteront.

L'INRS (Institut national de recherche et de sécurité) propose des documents d'information téléchargeables sur son site internet.

Règlement (CE) n°1336/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n°648/2004 afin de l'adapter au règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges (JOUE du 31 décembre 2008)

Règlement (CE) n°1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) no 1907/2006 (JOUE du 31 décembre 2008)

Directive 2008/112/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 (JOUE du 23 décembre 2008)

INRS : www.inrs.fr

FOCUS

La Haute Qualité Environnementale (HQE) enfin applicable aux plates-formes logistiques

La norme "NF Bâtiments Tertiaires - Démarche HQE® / Plates-formes logistiques" vient de paraître. L'occasion pour le Feuillet de se pencher sur cette norme qui permettra dorénavant d'apporter une reconnaissance aux démarches de développement durable pour la construction ou la réhabilitation d'entrepôts logistiques.

■ La démarche HQE

La Haute Qualité Environnementale (HQE) est une démarche de management de projet qui vise à limiter les impacts d'une construction ou d'une réhabilitation sur l'environnement, tout en assurant des conditions de vie saines à l'intérieur du bâtiment.

La démarche HQE se structure selon deux volets indissociables : le "Système de Management de l'Opération" (SMO) qui est la colonne vertébrale de la démarche et la "qualité environnementale du bâtiment" qui permet de définir la performance intrinsèque de l'ouvrage, selon 14 cibles standards (voir ci-dessous).

Site et construction	
Cible n° 1	Relation du bâtiment avec son environnement immédiat
Cible n° 2	Choix intègre des produits, systèmes et procédés
Cible n° 3	Chantier à faible impact environnemental
Gestion	
Cible n° 4	Gestion de l'énergie
Cible n° 5	Gestion de l'eau
Cible n° 6	Gestion des déchets d'activités
Cible n° 7	Maintenance - Pérennité des performances environnementales
Confort	
Cible n° 8	Confort hygrothermique
Cible n° 9	Confort acoustique
Cible n° 10	Confort visuel
Cible n° 11	Confort olfactif
Santé	
Cible n° 12	Qualité sanitaire des espaces
Cible n° 13	Qualité sanitaire de l'air
Cible n° 14	Qualité sanitaire de l'eau

Les 14 cibles de la démarche HQE

La performance associée à chacune des cibles est définie selon 3 niveaux :

- Le niveau de base, qui correspond à la performance minimum acceptable (le niveau réglementaire en général)
- Le niveau performant, qui correspond à de bonnes pratiques
- Le niveau très performant, qui est calibré par rapport aux performances maximales constatées dans des opérations à haute qualité environnementale

■ La HQE applicable aux plates-formes logistiques

La Charte développement durable d'Afilog a été la 1^{ère} démarche concertée sur le sujet appliquée à la construction ou la réhabilitation de bâtiments logistiques.

Après la réalisation de tests sur 19 opérations pilotes, cette charte a servi de base à l'élaboration de la nouvelle norme NF Bâtiments Tertiaires - Démarche HQE®, dédiée aux plates-formes logistiques. Celle-ci permet désormais d'obtenir une certification HQE® et de faire reconnaître une démarche développement durable pour la construction ou la réhabilitation d'un bâtiment logistique.

■ Définir la Qualité Environnementale du bâtiment

Avant toute chose, le maître d'ouvrage doit définir la qualité environnementale du bâtiment à laquelle il veut parvenir. Pour cela, il doit prendre en compte les 14 cibles de la démarche HQE et définir le niveau de performance qu'il veut atteindre pour chacune d'entre elles. Le minimum requis pour la certification est de positionner 3 cibles en niveau "Très Performant", 4 en niveau "Performant" et 7 au niveau "Base". Par ailleurs, à ces 14 cibles sont rajoutées 2 cibles spécifiques pour les plates-formes logistiques, "Conditions de travail" et "Adaptation du bâtiment au process", sur lesquels le maître d'ouvrage doit s'engager au minimum à un niveau de base. Enfin, la cible n° 4 (gestion de l'énergie) doit être traitée en "Performant" ou "Très Performant".

■ Mettre en œuvre le Système de Management de l'Opération (SMO)

Après avoir défini le profil de la qualité environnementale du bâtiment, le maître d'ouvrage met en place son système de management de l'opération. Celui-ci doit comprendre plusieurs étapes imposées :

L'engagement du maître d'ouvrage. Il doit être formalisé dans un document, qui constitue la référence à laquelle tous les intervenants devront se référer.

La mise en œuvre et le fonctionnement. L'opération doit être planifiée afin d'identifier, pour chaque étape, les actions et activités, les responsabilités, les interfaces entre les différents intervenants impliqués, les moyens, les méthodes et les documents utilisés pour réaliser les différentes actions, les enregistrements à conserver...

Pour assurer le suivi et la traçabilité du projet, ainsi que sa performance environnementale, 3 types de documents de l'opération doivent être établis et maîtrisés : les documents "management", "projet", et "preneurs", ces derniers permettant d'encadrer les interventions.

La communication auprès des intervenants

et des parties intéressées doit être un fil conducteur de la démarche.

Le pilotage de l'opération. Pendant les différentes phases de l'opération, des revues et une évaluation de la qualité environnementale du bâtiment doivent être réalisées. La mise en place d'actions correctives et préventives permet une amélioration continue tout au long de l'opération.

Après la livraison du bâtiment, un bilan de l'opération doit être effectué.

■ Comment être certifié?

L'inscription dans une démarche HQE, en vue de l'obtention d'une certification doit être notifiée, avant le démarrage de l'opération, à l'organisme Certivea qui sera en charge de la réalisation d'audits. A noter: la demande de label de "haute performance énergétique" peut être également faite à ce stade.

Le bon déroulement de la démarche est en effet validé par 3 audits qui sont réalisés après les phases :

- de programmation (après détermination des objectifs et moyens)
- de conception (au moment du dossier de consultation des entreprises ou de la signature des marchés de travaux)
- de réalisation (à la livraison du bâtiment)

Sur la base des différents rapports d'audits, le comité d'application (composé de représentants des maîtres d'ouvrage, de professionnels du bâtiment, d'utilisateurs, de représentants des institutions) émet un avis favorable ou non permettant d'obtenir la certification.

Le coût d'une certification varie entre 14.000 et 24.000€ HT.

■ Perspectives

Les premières certifications "Plates-formes Logistiques" devraient avoir lieu cette année. Plus d'une trentaine d'opérations seraient d'ores et déjà en lice. Cette certification, qui distingue les bâtiments dont les performances environnementales correspondent aux meilleures pratiques actuelles, ne concerne que les phases de programmation, de conception et de réalisation des bâtiments neufs. Une certification centrée sur l'exploitation est en cours d'élaboration.

Cetivea : www.certivea.fr
Afilog : www.afilog.org
Association HQE : www.assohqe.org

RÉGLEMENTATION

Les compagnies aériennes devront réduire leurs émissions de CO₂ dès 2012

Bruxelles confirme l'intégration du secteur aérien dans le système des quotas de CO₂. Objectif : réduire les émissions du secteur de 3% pour 2012.

Aujourd'hui, certaines industries européennes grosses émettrices de CO₂ sont soumises à un système d'échange de quotas de CO₂ qui les oblige à réduire leurs émissions ou, à défaut, d'en acheter sur un marché.

À partir du 1^{er} janvier 2012, le secteur aérien sera intégré à ce marché. Tous les vols au départ ou à destination de l'Europe y compris les vols intercontinentaux seront concernés.

Comment ça marche? Les compagnies aériennes se verront attribuer annuellement un certain nombre de quotas d'émissions de CO₂ (1 quota = 1 tonne de CO₂). Le nombre de quotas alloués diminuera chaque année : en 2012, ils représenteront ainsi 97% des émissions moyennes du secteur entre 2004 et 2006 et 95% en 2013. Si les compagnies ont émis plus de CO₂ que prévu, elles devront acheter des quotas supplémentaires auprès d'autres acteurs et payer une amende sur les émissions excédentaires (100€ par tonne de CO₂). La directive prévoit la possibilité d'imposer une interdiction d'exploitation à l'encontre des exploitants récalcitrants.

85% des quotas seront délivrés à titre gratuit. Les 15% restants seront mis aux enchères, dont le produit devra servir à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions.

Et concrètement? Pour chaque période d'un an, les exploitants devront solliciter l'allocation de quotas. Ils devront transmettre, 18 mois avant chaque période (et en juin 2011 pour la première), à l'autorité compétente, les tonnes.kilomètres réalisées sur la période précédente. Trois mois après, la Commission indiquera la quantité de quotas accordée. À la fin de chaque année, les exploitants devront déclarer les émissions de CO₂ dues à leurs trafics, calculées selon une méthodologie normalisée.

Les Etats membres doivent transposer la directive avant le 2 février 2010.

Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JOUE du 13 janvier 2008)

Vers des sanctions pénales pour les atteintes à l'environnement

Les Etats européens devront prévoir des sanctions pénales pour les violations du droit européen relatif à la protection de l'environnement. Une mesure qui aurait peu d'impact en France...

La nouvelle directive européenne relative à la protection de l'environnement par le droit pénal demande aux Etats membres de soumettre le non-respect de certaines exigences issues de réglementations européennes à des sanctions pénales "effectives, proportionnées et dissuasives". La directive liste ainsi un ensemble de textes européens (70 au total) pour lequel ils devront instaurer des sanctions pénales en cas de non-respect de leurs exigences.

Sont notamment concernées les législations sur le transport de déchets, la destruction de faune et de flore protégées, l'exploitation

d'activité dangereuse... Dans la liste des directives, on retrouve ainsi celles sur l'élimination des huiles usagées, sur la distribution de carburants, sur les déchets ou sur le transport de marchandises dangereuses.

La directive devra être transposée en droit français avant le 26 décembre 2010. La France disposant d'un droit répressif assez conséquent, les modifications législatives et réglementaires devraient être assez légères.

Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal (JOUE du 6 décembre 2008)

Le transport de marchandises dangereuses revu et corrigé pour 2009

Les arrêtés sur le transport de marchandises dangereuses par la voie d'eau (ADNR), le rail (RID) et la route (ADR) sont modifiés.

L'ADNR est modifié pour supprimer l'annexe I relative au rapport sur les événements survenus durant le transport. L'arrêté RID voit 2 articles sur le placardage des wagons supprimés. On note des modifications plus conséquentes pour l'ADR:

- Mise à jour de prescriptions sur le transport d'explosifs
- Suppression de la dispense de certificat pour les entreprises effectuant le transport de réservoirs fixes de stockage de GPL
- Dispositions spécifiques aux citernes
- Prescriptions relatives au transport de l'ammoniac...

Les dispositions de ces textes sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2009, mais les anciennes règles peuvent continuer à être appliquées jusqu'au 30 juin 2009.

Arrêtés du 9 décembre 2008 :

- Portant modification de l'arrêté du 5 décembre 2002 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure ("ADNR") (JO du 21 décembre 2008)
- Modifiant l'arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer ("RID") (JO du 23 décembre 2008)
- Modifiant l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par route ("ADR") (JO du 21 décembre 2008)

Editeur
TL&Associés
22 rue Pasteur 92300 Levallois-Perret
Contact
lfe@tl-a.com
Publication mensuelle
ISSN: 1962-4174
Dépôt légal à parution
Directeur de la publication
Thierry Le Guilloux
Rédacteur en chef
Iwen Layec
Rédactrice
Nadège Larrigaudière