

PRESS'Envir nnement

N°111 Mardi – 5 mars 2013

Par R. BERAUD, A. COSNIER, F. CUSSET et D. MAIA

www.juristes-environnement.com

SECURITE – ACCORD SUR LA SECURITE DES ACTIVITES PETROLIERES ET GAZIERES EN MER : DE L'EAU DANS LE GAZ EN PERSPECTIVE ENTRE LES EXPLOITANTS ET L'UNION EUROPEENNE



Un accord provisoire a été trouvé entre les députés du Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Union européenne le 21 février 2013, à propos des activités pétrolières et gazières en mer. Cet accord consiste à imposer aux entreprises exerçant de telles activités et souhaitant effectuer des forages offshore, de soumettre aux autorités nationales un rapport décrivant l'installation, les dangers majeurs pouvant en découler, ainsi que les mesures de protection des travailleurs à prendre. Ce rapport sera accompagné d'un document exposant la politique de l'exploitant sur la prévention des accidents majeurs, ainsi que de plans d'intervention d'urgence. Les exploitants devront également apporter la preuve de leurs capacités (notamment financières) à réparer un éventuel dommage qui serait causé à l'environnement. Ces obligations seront alors un préalable à la délivrance de tout permis de forage. Cet accord s'inscrit dans le cadre d'une future directive européenne, venant tirer les leçons de l'explosion

en 2010 de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le Golfe du Mexique, qui avait causé la plus grande catastrophe écologique en mer aux Etats-Unis depuis le naufrage de l'Exxon Valdez au large de l'Alaska en 1989. Pour mémoire, la dernière directive concernant la sécurité des industries extractives par forage date du 3 novembre 1992 (directive n° 92/91/CEE).

TRANSPORT – **ÉCOTAXE POIDS-LOURDS : UNE NOUVELLE FOIS REPORTÉE**

L'écotaxe poids-lourds, « impôt écologique », a été inspirée lors du Grenelle de l'environnement dans une logique de développement durable. Elle a pour objectif d'inciter les industriels à délaissier le trafic de marchandises par la route pour se porter vers l'utilisation du rail et/ou du réseau fluvial. Ayant été informé par la société Ecomouv (composée notamment de la SNCF, de Thalès et de SFR) que diverses anomalies avaient été rencontrées dans la conception du dispositif de collecte de la taxe, le gouvernement a décidé de différer la mise en œuvre de l'écotaxe. Celle-ci a vocation à s'appliquer aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, y compris ceux immatriculés à l'étranger mais circulant en France, sur les routes nationales et départementales, soit environ 800.000 véhicules. La taxe devrait rapporter 12 centimes par kilomètre, soit environ 12 milliards d'euros par an. Elle sera calculée par un boîtier spécifique aux véhicules enregistrant leurs coordonnées GPS. L'application de cette écotaxe a déjà été reportée plusieurs fois à 2011, 2012 puis 2013. Le ministre délégué aux transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé, vendredi 28 février 2013, son report au 1^{er} octobre 2013 alors qu'elle devait s'appliquer à compter du 20 juillet 2013. Le gouvernement avait initialement prévu une expérimentation en avril 2013 en Alsace, mais celle-ci aura finalement lieu au niveau national.

NUCLEAIRE – L'EFFET « BOMBE ATOMIQUE » D'UN ACCIDENT NUCLEAIRE EN FRANCE SUR SON PIB



Le 19 février 2013, l'IRSN (Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire) a publié sur son site Internet une note relative au coût économique des accidents nucléaires, entraînant des rejets radioactifs dans l'environnement, dans le cas de la fusion du cœur d'un réacteur faisant partie du parc nucléaire français (à l'image de la catastrophe de Fukushima). Dans l'hypothèse d'un accident grave (emportant des rejets importants, mais filtrés et

différés - niveau 6 de l'échelle INES : Echelle Internationale des Evénements Nucléaires), le coût à payer serait d'environ 120 milliards d'euros, soit 6 % du produit intérieur brut (PIB) français. Comme l'indique l'IRSN, ce coût est supérieur à d'autres catastrophes écologiques de grande ampleur, tels que le naufrage de l'Erika ou l'explosion de l'usine AZF. En revanche, en présence d'un accident majeur (avec des rejets massifs précoces et non filtrés - niveau 7 de l'échelle INES), le coût serait alors de 400 milliards d'euros (20 % du PIB de la France), dont 160 milliards uniquement pour les conséquences radiologiques. Environ 100.000 personnes devraient alors être évacuées de la zone de l'accident. Or, en cas d'accident nucléaire, la responsabilité civile des exploitants est limitée à un peu moins de 91,5 milliards d'euros (en l'absence d'entrée en vigueur du protocole du 12 février 2004), somme souhaitant être portée à 700 millions d'euros par le gouvernement Ayrault selon le quotidien Les Échos.

SANTE – L'HIVER NE RIME PAS TOUJOURS AVEC LES COMPLÉMENTS ALIMENTAIRES



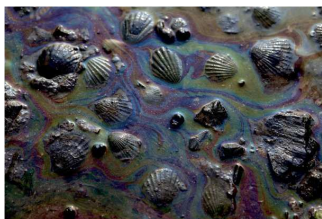
Nombre de français, pendant les mois d'hiver, sont adeptes de la consommation de vitamines, compléments alimentaires, qui s'obtiennent sans ordonnance. Ceci afin d'être « en forme ». Il peut s'agir de lutter contre des périodes de fatigue, ou bien encore d'être plus efficace pendant des moments de stress tels que les examens.

Des chercheurs de l'Inserm ont travaillé sur la consommation de compléments alimentaires et des facteurs socio-démographiques, comportementaux et alimentaires associés. Le résultat de leur étude a été publié le 27 février 2013 dans le British Journal of Nutrition. Selon cette étude, les personnes qui se tournent le plus vers les compléments alimentaires sont celles qui, paradoxalement, ont le moins de raisons d'en prendre. En effet, ces personnes sont déjà attentives et sensibles aux recommandations nutritionnelles et auraient une alimentation saine et une bonne hygiène de vie grâce à une pratique régulière d'une activité sportive. Par ailleurs, il semble que recourir aux compléments alimentaires soit néfaste pour la santé de certaines catégories de personnes. Pour les fumeurs, certaines vitamines présentes dans les compléments alimentaires amplifient le risque de développer un cancer. Concernant les femmes, certains compléments alimentaires réduisent l'efficacité de la pilule contraceptive et les personnes cardiaques doivent éviter de consommer certaines vitamines.



Conseil d'État (CE) N° 347177 6ème et 1ère sous-sections réunies

Par un arrêt du 30 janvier 2013, le CE est venu préciser les conditions de bénéfice du droit d'antériorité dont peuvent bénéficier certaines installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). En l'espèce, était contesté un arrêté préfectoral mettant en demeure l'exploitant d'une réserve zoologique de déposer, dans un délai de 3 mois, un dossier d'autorisation au titre, d'une part, de la législation relative aux ICPE, et d'autre part, de celle relative à la protection de la nature. Suite au rejet de la demande d'annulation de cet arrêté, l'affaire est portée devant le CE. Le droit d'antériorité dont l'exploitant estime pouvoir se prévaloir est défini par la loi du 19 juillet 1976 relative aux ICPE. Elle prévoit qu'en cas de modification de la nomenclature des ICPE, les installations qui ont été régulièrement mises en service peuvent continuer à fonctionner sans nouvelle autorisation ou déclaration, à la seule condition que l'exploitant se soit déjà fait connaître du préfet ou se fasse connaître de lui dans l'année suivant la publication du décret de modification de la nomenclature. L'activité de cette installation ayant débuté en 1970, la Cour d'appel en a déduit que l'exploitante ne pouvait se prévaloir de cette disposition. Concernant la législation relative aux ICPE, le CE relève qu'il ne résulte pas des dispositions de la loi de 1976 que le législateur aurait entendu remettre en cause les droits d'antériorité acquis sous l'empire de textes antérieurs. Ainsi, après avoir jugé que l'installation était soumise à la législation antérieure à la loi de 1976, la Cour aurait dû se prononcer sur l'existence des droits acquis dont se prévalait la requérante en tenant compte de la date de mise en service de l'installation et en recherchant si l'exploitant d'une installation régulièrement mise en service pouvait se prévaloir, au regard des règles en vigueur à la date de la modification de la nomenclature, d'une situation juridiquement constituée le dispensant de présenter une demande d'autorisation ou une déclaration. Concernant la législation sur la protection de la nature, celle-ci prévoit que les établissements d'élevage accueillant des animaux non domestiques doivent faire l'objet d'une autorisation dans un délai de 3 mois. Le CE va juger que l'absence de déclaration d'une activité dans le délai prescrit, en l'absence de mise en demeure par le préfet, n'entraîne pas la perte du bénéfice du simple régime déclaratoire de l'activité.



Mardi 26 février 2013, un bateau est entré en collision avec un puits de forage de pétrole, provoquant une mini marée noire au large de la Louisiane. L'exploitant, Swift Energy, a indiqué que la collision avait endommagé la tête du puits mais que celle-ci relâchait principalement de l'eau et une petite quantité de pétrole. Selon les gardes côtes, la fuite de pétrole représenterait environ 3180 litres de pétrole par jour et des bouées d'endiguement ainsi que des équipements spécifiques ont été déployés autour du puits. Un accident qui n'a heureusement aucune mesure commune avec la marée noire de 2010 qui avait fait suite à l'explosion et au naufrage d'une plate forme pétrolière exploitée par BP, dont le procès s'est ouvert à la Nouvelle Orléans, la veille de cet incident.



AUTOMOBILE – TAXATION DU DIESEL: L'AVANTAGE FISCAL VA-T-IL PARTIR EN FUMÉE ?



Les motorisations diesel représentent 70% du parc automobile français. Ceci est une spécificité nationale qui s'explique par le fait que l'Etat a réduit la taxation de ce carburant. En effet, depuis que la France a fait le choix d'une électricité majoritairement nucléaire dans les années 60, le chauffage au fioul a largement régressé laissant sa place à l'électrique. De ce fait, les raffineries ont du trouver un autre moyen d'écouler leurs stocks de gazole. De plus, ce carburant était reconnu comme moins énergivore et donc plus écologique. Tout ces éléments justifiaient l'avantage fiscal accordé au diesel. Cependant, les consommations moyennes entre les moteurs diesel et essence ont largement réduit leur écart. Par ailleurs, l'Organisation Mondiale pour la Santé a classé le gazole comme étant cancérogène certain en juillet 2012. Il serait ainsi responsable de 40.000 morts par an. D'autre part, d'un point de vue économique, l'avantage fiscal accordé au diesel représente une perte de 6,9GE pour l'Etat sans compter le coût supporté par l'assurance maladie et les 100 millions d'euros d'amende par an que risque la France, à partir de 2014, pour non conformité de la qualité de l'air avec les normes européennes. Ces arguments sont aujourd'hui avancés par la cour des comptes afin de justifier une harmonisation progressive de la taxation entre l'essence et le diesel. Si cette proposition est acceptée, le prix du gazole augmentera pour se rapprocher de celui de l'essence.



ENERGIE – LE POTENTIEL RENOUELABLE FRANÇAIS : QUELLES SONT LES FILIERES D'AVENIR ?



Dans un contexte énergétique où se mêlent enjeux écologiques, économiques et géo-politiques, les énergies renouvelables apparaissent plus que jamais comme des solutions d'avenir. Ceci est d'autant plus vrai qu'elles sont porteuses d'emplois grâce au développement de filières industrielles spécifiques. En France, selon le commissariat général au développement durable, on constate une progression de l'ensemble de ces filières vertes. Ainsi, même si l'on observe quelques difficultés en ce qui concerne le photovoltaïque et l'éolien (notamment à cause de la réglementation et des particularités climatiques), la France est un très bon élève sur des secteurs tels que la biomasse, les smartgrids, la gestion des déchets et de l'eau ou les véhicules propres. Ces secteurs seront certainement des vecteurs d'emplois verts très importants d'ici 2020 (date butoire pour atteindre l'objectif des trois 20), mais les secteurs des énergies marines et de l'hydrogène sont ceux qui présentent les perspectives de développement les plus intéressantes. En effet, la France possède un important potentiel marin et le développement des énergies marines pourrait entraîner la création de 40.000 emplois et représenter un marché de 15 GE d'ici 2020. L'hydrogène est quant à lui en pleine expansion en raison, notamment, du développement de la pile à combustible. Cette dernière représente une évolution potentielle majeure pour le secteur de l'automobile qui pourrait ainsi produire des véhicules zéro émission en s'affranchissant des limites des véhicules électriques actuels (l'autonomie, le temps de recharge, les batteries lithium-ion etc...). La France possède de très bonnes cartes à jouer dans ce domaine du fait de son avancement en matière de motorisation électrique et surtout grâce au programme horizon hydrogène énergie qui regroupe certains des meilleurs industriels français (Areva, EADS, etc...) afin de construire une filière hydrogène française compétitive.